image
not
available

a. hyde. 34.

11 2

Digitized by Google

L E
N

6
STI
256.

Digitized by Google

~~Mathem.~~

~~Artes.~~

Schiffahrt

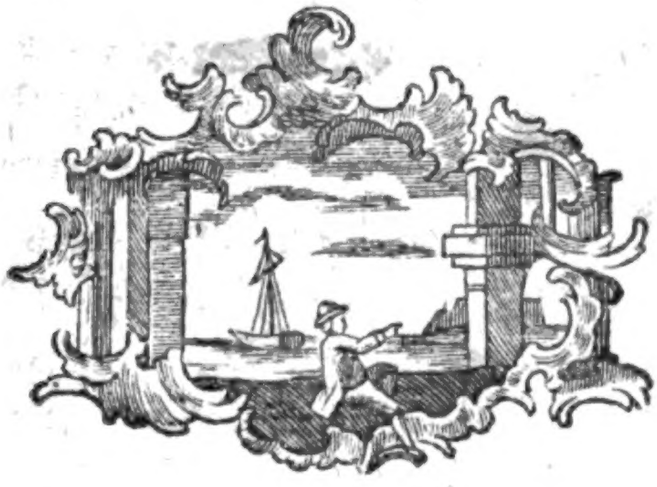
R

Digitized by Google

Erläuterungen
zum Verstande
der
Schiffahrt
und des
Seekrieges
nach alphabetischer Ordnung.

Durch den Herausgeber der Kriegsbibliothek gesammlet.

R



Breßlau,
bey Wilhelm Gottlieb Korn, 1774.

Digitized by Google

On ſe trompe fort, lorsque l'on exige de l'Auteur, d'un Dictionaire qu'il donne du neuf, ce n'eſt pas ſa vocation. Un dictionaire ne doit être qu'une compilation alphabetique des principales connoiſſances relatives au ſujet dont il s'agit pour abreger le tems des recherches, pour en rappeller les principales à ceux qui les connoiſſent et pour les fournir à ceux qui ne les ont point.

Preface de l'Encyclopedie d'Yverdon.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Vorrede.

Die großen Begebenheiten welche in bekannten Jahrhunderten, und noch neuerlich auf der See vorgefallen, und die Folgen so sie gehabt sowohl, als die einzigen Anstrengungen der auf den Meeren herrschenden jetzt scheinbar ruhigen Mächte, durch welche sie neue Unternehmungen und Auftritte zubereiten, können auch derjenigen Neugierde reizen, welche sich lediglich zum Zuschauen bestimmt halten. Unter diese rechne ich die Deutschen zuerst. Bey der Fruchtbarkeit ihrer Schriftsteller versprach ich es mir gewiß, daß über diese betrachtungswürdige Materie geschrieben, und ich mit andern lehrbegierigen dadurch in den Stand gesetzt werden würde, diesen großen und interessanten Schauspielen mit Verstande zuzusehen. Ist Marine und Seekrieg so weit von uns, daß wir ihre Natur nicht zu erforschen wagen dürfen? haben etwa Clima oder Genie, welche sonst so vieles erklären helfen, auch hier die Wirkung, daß Deutschland das Seewesen vernachläßiget? Ich will es denen physischen Statisten, die unsere Fähigkeiten mit dem Thermometer abmessen, auf einen Augenblick nicht abstreiten. Dagegen müssen sie nicht eifern, wenn beyde mich nicht abgehalten haben, Aufmerksamkeit auf diesen Theil

des Kriegswesens zu verwenden, und unter andern nachzufragen, ob Deutsche nie geschifft, ehe gebietherische Mächte ihre Flaggen in unseren Gewässern fürchterlich gemacht und sie unsere nicht verdrängt haben. Die Geschichte konnte mich belehren, aber sie blieb mir lange unverständlich. Ich konnte weder den alten noch neuern Eroberern folgen, wenn sie die Truppen über See führeten, neue Welten fanden und besiegten, und wie die durch unermeßliche Oceane von einander getrennte Länder durch die Schifffahrt Gemeinschaft erhalten, sich einander beschützen und Reichthümer mittheilen konnten. Ich mußte die Bedeutung vieler Kunstwörter aufsuchen, den Bau, die Fahrt, den Krieg selbst in seinen vielfältigen Unternehmungen genauer betrachten. Bey jedem Schritt den ich dabey that, fand ich neues und unerwartetes; blieb aber lange im Dunkeln, bis ich das bekannte zu merken und sodann weiter zu gehen anfieng. Hieraus ist diese Arbeit unvermerkt entstanden, sie hat mir so viel Erläuterungen hergegeben, daß ich die Geschichte von Fahrten und Seekriegen ziemlich fertig lesen kann, wie etwan ein Schüler eine fremde Sprache. Mehr konnte ich nicht hoffen; ohne Seefuß muß man sich nicht zur Maadschaft rechnen. Ich habe daher auch nicht ohne Grund, die angezogene Stelle aus der Encyklopedie abgeschrieben, sie kann zum Schilde dieser Niederlage dienen, nach welchen man sie zu beurtheilen beliebe. Obiges, und die Verhältnisse der Mächte gegen einander, und folgends das System der Kriege so sie zu Wasser führen konnten zu lernen, war mein Zweck. Ich glaubte Anfangs, daß ich die deutsche Sprache von Kunstwörtern des Seewesens entweder

völlig entblößet, oder doch besonders arm daran finden würde, und daß ein Wörterbuch über das Seewesen in derselben zusammen zu tragen unmöglich seyn müsse. Ich fand in dem folgenden Verlauf der Sammlung aber zum Gegentheil einen ziemlichen Reichthum, und dieser würde allein zureichend verrathen, wenn es auch an andern Beweisthümern fehlen sollte, daß die Nation mit der Sache selbst besonders bekannt gewesen. Ich hatte Wörter genug, es kam also nur darauf an, daß ich sie so erklärete, wie es die Eigenschaft eines Wörterbuchs erforderte; denn ich hatte die alphabetische Ordnung mir zur Bequemlichkeit gewählt. In der Erklärung eines Kunstworts kamen andere, in der Beschreibung der Werkzeuge und dem Gebrauch, aus anderen Wissenschaften entlehnte Begriffe vor, und diese leiteten immer weiter. Ich habe diesen Faden aber oft abbrechen müssen, besonders wenn er mich in zu weit entfernte Felder führete.

Ein Artikel führete mich unvermerkt, wenn ich mich eigentlich ausdrücken soll, auf den andern zurück. Ich gerieth auf den fabelhaften, oder doch ungewissen Ursprung und Fortgang des Schiffens, auf den Unterschied der floßartigen und auf einem Grundbalken oder Kiel schweifigt herauf wachsenden Fahrzeuge. Man stieß sie mit Stadien fort, brauchte verschiedene Arten von Ruder, oder ließ sie durch den Wind treiben.

Unter denen auf einem Kiel stehenden Gebäude, welche ich Schiffe nenne, zeigte sich wieder in Betracht ihres Verhältnisses in Theilen große Verschiedenheit. Einige hatten einen länglichten, einige einen rundlichten Sarter, einige waren zum Laden, andere zu ge-

schwinden Fahrten, einige zum Fischen, andere zum Kriege bestimmt. Ich fand in den Schriftstellern eine große Menge von Benennungen vor die mannigfaltigen Gebäude, welche der Sprachgebrauch bey vielen Völkern eingeführt, und die sich durch die Gemeinschaft handelnder Länder so verbreitet haben, daß man sie da findet, wo sie völlig von jenem abweichen; doch verändern sich diese Benennungen durch den verschiedenen Dialect, noch in demselben Lande zu neuen Wörtern. Je genauer man hiemit bekannt wird, desto eher verliert sich die Hoffnung, sie alle kennen zu lernen. Man muß sich darauf einschränken, die gewöhnlichsten anzuführen. Und dieses habe ich sowohl von alten als neuern versucht, indem ich mir die erklären ließ, so in der Geschichte vorkommen. Ich zweifle nicht, daß mir viele Benennungen entgangen sind. Viele in unsern Gewässern fremd gewesene Arten von Schiffen haben die Seeleute in den beyden Indien gesehen; andere sind von den Schwarzen, dem Eismeere und der weißen See bekannt geworden. Und wahrscheinlich werden die auf Entdeckungen emsige Schiffer in denen noch unbekannten Südländern dergleichen finden. Der Herr von Bougainville hat schon die Probe davon in seiner Reise in den Gegenden angeführet. Wir werden nicht nur die Namen, sondern auch die Fahrzeuge selbst gebrauchen lernen. Die Erfahrung zeiget es zur Genüge, daß die Europäer in Indien gewöhnliche Bauarten nachgeahmet, und sich wohl dabey befunden haben. Sie werden, wie verständige Seeleute glauben, sehr wohl thun, wenn sie darauf Aufmerksamkeit wenden, und das nutzbare, so zu finden, auf unsern Sarter schicklich anwenden. Die

ver-

verschiedene Bauart in allen schiffbaren Ländern kann indessen die Neugierde eines Geschichtschreibers des menschlichen Verstandes reizen, und es ist zum Verstande der Seebegebenheiten eben so nöthig, die Theile, daraus ein Schiff gezimmert wird, genauer zu kennen. Auf jedem Blatte der Geschichte fanden sich Umstände, die zur Zimmermannskunst und überhaupt zum Schiffbau, auf die Werfte, Reeperbahnen, Schmieden und Seegelbuden führeten. So viel ich ohne Kupfer und ohne die Gränzen so ich vor mich gezeichnet hatte, habe mittheilen können, suche ich aufs kürzeste anzuführen. Ich fand hier, wie schon gesagt, einen ungemein großen Unterschied, und nach dem Zeugnisse guter Autoren wenig Theorie. National-Gebräuche voll Eigensinn, handwerksmäßig fortgepflanzte Verhältnisse, und sorgfältig bewahrte Kunstkünstchen, Geheimnisse ohne Beweise, Recepte, wie Sturm seine zum systematischen Festungsbau, und kurz, meistens eine Nachahmung ohne Beweis. Dagegen aber zeigten sich auch verschiedene nothwendige Abweichungen. Ich sahe rundlichte Schiffe in den Seestrecken voll Schären und zwischen Eisbänken, länglichte auf reiner See, flache an seichten Küsten, und spitzige länglicht runde wo Tiefe genug war. Es zeigten sich die Folgen ihrer Bauart und ihre Wirkung in den Eigenschaften, welche die Schiffe dadurch erhielten. Es kann, wenn man auf das Warum siehet, leicht seyn zu beurtheilen, ob man der Absicht gemäß baue, oder wo man fehle, ob man mehr auf die wesentlichen Folgen des Baues gesehen, als sich durch die Nachahmungs-Begierde eines Projects, oder hergebrachten Gebrauchs habe fortreissen lassen. Es haben mir bey

dieser Gelegenheit meine Lehrer gar deutlich gewiesen, daß noch vieles zu finden, zu ändern, zu bessern sey. Sie haben mir auch in verschiedenem auf den rechten Weg gewiesen. Wenn ich sie gegen einander hielt, fand ich Widersprüche. Und da bey dieser Gelegenheit kein ander Mittel als Einschränkungen und Ausnahmen übrig blieben, so habe ich sie nachher gelernet. Ich will einiges anführen.

Einige Seeleute halten sehr viel auf große und stark gebaute Schiffe in dem Gefecht, andere wollen leichte haben, oder sind vor die Vermengung. Indessen giebt der Begriff des wesentlichen der heutigen Schlachten, daß man ein gewisses Maaß halten müsse. Zu groß gebaute bewegen sich schwer, und thun mit ihrem Geschütze nicht alle Dienste. Zu klein und zu geringe besetzt darf kein Fahrzeug in der Linie stehen; denn es hält es gegen das Feuer eines großen, so wenig als eine kleine Batterie von Feldstücken gegen eine Bettung von zwölf Pfündern aus. Aber weiter. Man hätte mich beynahe überredet, daß die Galeere in unsern Tagen ein unnützes Gebäude sey. Ich lasse dieses von den in Marseille gelten, aber die Geschichte wieß mir den Nutzen derselben augenscheinlich, ja der Herr von St. Croza überzeigte mich beynahe, daß ein Staat der am Meere lieget, auch denn, wenn er nach des Autors Meynung gegen den überlegenen Feind die Seegel streichet und seine Marine aufhebet, dennoch mit Nutzen Galeeren beybehalten könne, weil diese die Küsten gegen die Kaper decken oder Transporte machen können. Sie können, wie die Beyspiele zeigen, bey Windstillen, mitten durch feindliche Flotten gehen. Solche Reise, sagt der Autor, haben die Spanier zu

einer

einer Zeit, da die Engelländer zwanzig Schiffe auf den Küsten hatten, mit zwo Galeeren von Spanien nach Italien und wieder zurück, aus einem Hafen Siciliens in den andern, im Sommer nicht nur, sondern auch im Winter gethan. Die Galeeren dienen beym Landen, beym Gefecht zum bugsieren der beschädigten Schiffe. Sie können mit Hochboords in der Windstille mit Vortheil schlagen, sie können sie aufhalten wenn sie abgehen, so daß man mit Vortheil angreift.

Man hatte mir gelehrt, daß durchaus Sclaven und Uebelthäter darauf rudern müssen. Die Geschichte hat beydes widerleget. Ich habe niederländische Galeeren, Russische, Schwedische und andrer Nationen Niederboords gefunden, welche von Freywilligen gerudert worden. So behutsam muß man seyn, wenn man zusammen stoppelt, ich glaube, daß mir noch manche Fehler entwischt seyn mögen, in die mich meine Orakel gezogen. Wie sehr wünsche ich belehrt und corrigirt zu werden. Man wird von mir die unverschämte Kühnheit nicht verlangen, daß ich mich daran wagen sollte Vorschläge zu thun. Aber ich habe nicht unterlassen können, daß was gute Schriftsteller, als du Hamel, Bouguer, Polheim u. s. w. mich gelehret, hier und da mit anzuführen.

Ich habe aber bey Gelegenheit des Baues nur einen Deutschen angetroffen, welchen der Herr von Wolf sonder Zweifel darum gelobet, weil er der einzige ist, den wir kennen. Es ist dieses der in der Artillerieschule bekannte Furtenbach, auch er giebt seine Maaße auf zimmermannisch an, und sagt

in einem welschdeutschen Dialect: Setzet den Zirkel in A thut ihn auf bis B u. s. w. wie viele andre ohne Beweis.

Man fängt wirklich in unsern Tagen an, sich in der Schiffbaukunst zu bessern. Die Spanier gehen von ihrem ungemächlichen schweren und hohen Sarter ab. Man verbannet die ungeheuren Gallionen, und fängt die kleinern und leichtern Fahrzeuge nach ihrem Werthe zu schätzen an. Man hat den schlechten Nutzen der Galeeren eingesehen, wenn die Frage war, die Küsten dadurch gegen die Corsaren der Barbarey zu decken, und man hat eine besondre Gattung Schiffe zu diesem Dienst bestimmt. Der heutige König hat Zimmerleute, und andre zum Schiffbau gehörige Arbeiter aus Engelland zu erhalten gewußt.

In Schweden sind Vorschläge an die Regierung, wegen Verbesserung des Baues geschehen. Diese scheinen sich auf die theoretischen Berechnungen, über die beste Figur eines Schiffes in gegebener Absicht so wenig, als auf die alte Nachahmungs-Methode zu verlassen, sondern sie schlagen vor, daß man die geschicktesten Baumeister so das Reich hat, Proben geben, Schiffe nach ihren besten Kenntnissen bauen lassen, und daß man diese sowohl unter sich selbst, als auch mit denen alten vergleichen solle, die die größte Vollkommenheit haben. Auf diese Art, sagen sie, werde man Modelle und Proben geben, nach welchen ins künftige der Bau auf den königlichen Werften veranstaltet werden müßte.

Der menschliche Verstand und die Wissenschaft, scheinen auch hier über das Vorurtheil und den Eigen-

sinn

ſinn des Handwerkers zu ſiegen. Wie fährt das gebaute Schiff? Dieſe Frage ſcheint mehreren Reiz vor die Neugierde zu haben, die Kunſt es zu führen, entlehnet aus den edelſten Theilen unſerer Kenntniſſe, Sätze und Handgriffe. Da die Wiſſenſchaften und Künſte welche ihr Vorſchub thun, beſſer ausgearbeitet worden, ſo iſt auch dieſe weitläuftige und erhabene Wiſſenſchaft geſtiegen. Wir haben ſo viele Arbeiten der alten Welt, und ſo gute Anweiſungen der größten Lehrer vor uns gefunden, daß es kein Wunder iſt, wenn wir die Alten gar weit übertreffen. Die neuern Seeleute haben ſchon durch den verbeſſerten Bau und Erfindung nützlicher Werkzeuge ſehr viel gewonnen. Wir bauen Hochboords zu weiten Reiſen, und eben dadurch erhalten wir ſchon Vortheile. Zuerſt muß man merken, daß der heutige Steuermann mit beynahe allen Strichen der Windroſe nach einem Ort fähret, da es die Alten, wie unſere Galeeren nur mit dem Rückenwind, höchſtens noch mit Breitwind thun konnten. Ferner bringt der Bau des ganzen, deſſen Dichtigkeit, die Vermehrung der Seegel und Maſte uns den Vortheil, daß die neuern Schiffe ſchneller ſeegeln können. Sie können aus dieſem Grunde die hohe See halten, und ſind deswegen nicht der Gefahr des Strandens ſo häufig als diejenigen ausgeſetzt, welche nie die Küſte aus den Augen verlieren durften, beym erſten Windſtoß darauf getrieben wurden und ſcheitern mußten.

Man muß, wenn man die Geſchichte der Römer lieſet, beſtürzt über die große Menge der Schiffe werden, welche ſie und ihre Feinde in ganzen Flotten durch Stürme eingebüſſet.

Wir

Wir haben es ferner in der Erdbeschreibung und der Naturlehre weiter gebracht. Tageregister, Charten, Aussichten und Beschreibungen der Seestrecken, lehren unserm Schiffer die Beschaffenheit derselben, und die Nadel zeiget ihm auch bey ihrer Unregelmäßigkeit den Weg. Wir bemühen uns ihre Fehler voraus zu setzen und zu berechnen. Scylla und Charybdis gehören nicht mehr unter die Schreckbilder, man hat ihre Natur studieret und gelernet, das, was dergleichen Stellen gefährliches haben, zu vermeiden, da man es voraus kennet. Niemand wird sich in den Euripus aus philosophischer Verzweiflung, seine Natur zu erforschen, mehr ersäufen, wie fast niemand mehr vom Aristoteles der alten Mähre zu Folge nachsaget. Ebbe und Fluth sind in ihrer Dauer und Rückkehr bekannt geworden, und wir haben Tafeln von ihrem Steigen und Fallen. Was noch mehr ist, wir haben gute Beobachtungen von den Abweichungen auf den befahrnen Küsten. Die Schiffer kennen die beständigen und abwechselnden Winde, und richten nach denselben die Zeit der Abfahrten und ihren Curs ein. Sie wissen wo sie Ströme antreffen, vermeiden sie, wenn sie können, oder nützen sie auf ihrer Fahrt. Ich habe weiter unten gesagt, die Reisen der Alten wären ungemein kühn gewesen. Wir wollen etwas davon anführen, so aus einem guten Schriftsteller genommen ist. Die Marsilianer, sagt Huet, blieben nicht allein auf der mittelländischen See, sie giengen in den Ocean und seegelten nordlich und südlich in demselben. Euthemenes gieng durch die Linie und brachte Nachrichten mit, so man für Fabeln hielt. Vor dem Augustus wußte man den Weg durch die

Enge

Enge bey Cadix, und seegelte um Africa bis ins rothe Meer. Plinius sagt, daß zu der Zeit der Griechen Schiffe von den spanischen Küsten aus abgeseegelt und in Aethiopien gehandelt. Er sagt, man habe die Wrake derselben in den arabischen Meerbusen gesehen. Hannon, der Carthaginenser, heißt es ferner, schiffte von der Enge von Cadix aus bis Arabien, und beschrieb diese Reise, so wie Himilcon, sein Landsmann, welcher zu eben der Zeit Europens Küsten besichtigen sollte. Eudoxus flüchtete vor dem ägyptischen Könige Ptolomäus, schiffte sich im arabischen Meerbusen ein und landete in Cadix. Ich kann noch eine Stelle, so ich hier aus dem Herodot antreffe, nicht übergehen. Nechus, König von Aegypten, schickte einige phönicische Schiffe aus, sie giengen durch die herkulische Meerenge in die Nordsee u. s. w. Sie schifften drey Jahre, legten im Herbste an, säeten auf der Küste, und setzten im Frühjahre ihre Reise fort. Wenn man hier bedenket, wie gefährlich es seyn muß, an dem Lande hin zu fahren, dessen Küsten man nicht kennet, mit solchen Fahrzeugen wie diese hatten, mit so geringer Geschicklichkeit den Wind zu gebrauchen, ohne Beyhülfe; man muß gestehen, daß diese Reise kühn gewesen.

Die Geschichte hat uns auch aus dem Alterthum verschiedene Beyspiele geschickter Schiffer aufbewahret. Polybius beschreibet das Manöuvre eines Rhodiers, welcher bey der Belagerung von Lilibäum, mit seiner Galeere aus dem Hafen und wieder einlief, ob gleich die römische Flotte sich Mühe gab, ihn zu hindern. Er wiederholte dieses öfters, und ward endlich

durch

durch Hülfe eines Fahrzeuges, so die Römer genommen, und eben das Manöuvre machte, was ihm das kecke Ansehen gegeben, betrogen und gefangen. Polyb erkläret uns den Vorgang, wenn er sagt, daß er die Fahrt im Hafen vorzüglich gewußt, und sogleich siehet man die ungleich kleinere Geschicklichkeit der Feinde ein. Aus neuen Zeiten könnte man verschiedene Parallelen anziehen.

Alle obige Vortheile vereinigen sich zur Verbesserung der Schifffahrt, sie benutzen einen beständigen Fleiß. Täglich werden neue Schritte gemacht. Die Länge des Punkts auf der See, wo sich das Schiff befindet, das heißt, ihn selbst finden. Eine unter solchen Belohnungen vorgelegte Aufgabe, die der Wichtigkeit der Sache entsprochen, ist beynahe gefunden. Diese Ehre haben unsere Zeiten, so wie die von der Erfindung dem Meer-Wasser die Trinkbarkeit zu geben. Die Staats-Verfassungen haben der Schifffahrt Vortheile geschafft. Sie sahen ihren großen Nutzen, und den Einfluß in den Wohlstand der Länder ein, und thaten ihr Vorschuß. Hierzu rechne ich die in befahrnen Hafen und Rheeden vorgekehrte Anstalten der Baaken und Lootsen; die Feuer-Thürme auf den Küsten, und die Unterhaltung der Kennzeichen, so sich der Schiffer darauf genommen. Es ist wahr, man fand dergleichen vormals, aber sie waren nicht so häufig, nicht so ordentlich unterhalten. Hierher gehöret das Abschaffen des barbarischen Strandrechts, und die Sicherheit vor dem Räuber, welche jede See-Macht durch ihre bedeckende und kreuzende Schiffe erhalten hilft. Wo dieses fehlt, schläft der See-Handel, oder er wird vom Vorurtheil gefesselt, wenn

Fremde

Fremde die Vortheile unserer Rheeden genießen, um uns ärmer zu machen. Sehen wir dagegen die Carthaginenser, Griechen, die Franken, und andere ohne den grösten Theil dieser Vortheile auf kleinen Fahrzeugen schiffen; überdenken wir ihre Fahrten, und müssen wir gestehen: daß sie ungemein kühn und unternehmend gewesen: so sind die neuern geschickter und richten mehr aus. Es blickt manches sinnreiche in der Bau-Art der Caraiben hervor. Der Barbar zeiget große Geschicklichkeit und Muth in der Jagd der wildesten Thiere; aber unsere Bau-Meister geben uns bequemere Häuser, und unsere Jäger erlegen das Wild häufiger und mit weniger Gefahr. Auch unsere Väter haben, vor der Erfindung der Schiffs-Rose und Entdeckung von hundert Bequemlichkeiten, kühne Reisen auf schlechten Schiffen unternommen. Die Normannen, die Dänen, die Schottländer waren beständig in der See, plünderten hier und auf den Küsten, und eroberten entlegene Länder. Aus dem, so wir von der letzteren Schifffahrten in den Geschichten finden, läßt sich schließen, daß sie von den Griechen und Römern in dem See-Wesen nichts gelernet, sondern vielmehr Originale gewesen, so sehr war ihr Schiff-Gebäude von denen in dem mittelländischen Meere unterschieden. Zum Verstande der Fahrt, auf welche ich gerieth, müßte ich mancherley Werkzeuge, mancherley Kenntnisse betrachten, die der heutige Schiffer aus der Mathematik, und besonders von Sternkundigen geborget hat. Man hat nicht ohne Grund von unserer jetzigen Kriegs-Art gesagt: sie treibe die Künste empor. Die Armee braucht viele, die Flotte machet aber, wie ich glaube, noch grösseren

ren Anspruch auf den Dienst der Künste, Wissenschaften und Handwerke. Wenn in einem Staate vor das See-Wesen gehörig gesorget wird, so entstehet daraus, wie jeder Leser, der seine Gedanken auf dasselbe zu richten beliebet, leicht einsehen kann, ein Antrieb auf unendlich viele Arbeiten und Kenntnisse. Die Artillerie wird mit ihrem Theile dem Feuerwerke von aller Art nirgends mehr bearbeitet werden, als da, wo die Flotten eine Menge Stücke und Zubehör erheischen. Das Seegel und Tau-Werk, setzet viele Arbeiter in Bewegung und diese fordern in einiger weiter hinausgehenden Rücksicht viele verschiedene Handthierungen. Der Bau des Schiffs-Körpers gründet sich, wo nicht, wie es seyn sollte, auf geometrische und mechanische Berechnungen, doch auf Handgriffe, welche ihr künstliches und eigenthümliches haben. Es wird eine gute Zeichnung, geschickte Zimmer-Arbeit, genaue Zusammenfügung der Theile, und ein sehr geschicktes Beil erfordert. Die Weitläuftigkeit zu vermeiden, breche ich hier ab, und gestehe, daß ich in Betracht aller derer zu dem Schiff-Bau erforderlichen Mitarbeiter denselben vor eine der besten Manufakturen des Landes halte. Treibet ihn nicht der auf Gewinnst und Vortheils-Berechnung ausgelernte Holländer mit Nutzen, ob er gleich alle Materialien dazu kaufen muß? Ich werde überhaupt oft genöthiget stehen zu bleiben, auch da, wo ich noch nicht völlig unterrichtet bin; ich suchte oft die Erklärungen vom erklärenden. Es würde unschicklich seyn, wenn ich die Einsichten meiner Leser nach den meinigen hätte abmessen wollen. Es schien mir nothwendig und natürlich da abzubrechen, wo

sich

sich der See-Mann mit einem klaren Begriff zu begnügen schien, und daher habe ich manchen Artikel der vor mich heraus gezogenen Erläuterungen nicht hieher eingerückt. Die Neubegierde wird in den Quellen selbst schöpfen und belehret werden können.

Ich komme jetzt auf das, was ich eigentlich bey dem See-Wesen zuerst genau ansahe, auf den See-Krieg. Es ward mir leicht zu entdecken, daß er eben die Haupt-Eintheilung annehme, unter welcher man den Land-Krieg begreift, daher habe ich die Flotten auf deren Zusammensetzung und Beschickung ich zurück gewiesen ward, in dreyen Abtheilungen, als Ankern, Fahren und Fechten vor mich genommen, und das denselben eigene weiter zu erläutern gesucht. Ich sah in der Geschichte die ganz ungemeinen Vortheile, welche ein Staat zur Kriegs-Zeit von seinen Flotten hat. Sie sind unendlich. Zuerst kann derselbe fremdes Getreide einführen. Kein Feind kann, ehe er Meister von der See ist, eine See-Stadt einschließen; er kann keine Landungen, keine Brand-Campagnen unternehmen; die Gemeinschaft mit andern Ländern nicht unterbrechen, und selbst keine Bequemlichkeit der Zufuhre von seiner Flotte haben. Wie lange haben sich in der Väter Zeiten Antwerpen, Rochelle, und in unseren Bergen-Opzon gegen Belagerer gehalten, weil diese die See nicht sperren konnten. Flotten leisteten den Land-Truppen schon öfters in Schlachten Dienste. Zu Unternehmungen dieser Art, gehören nicht immer mächtige brittische und französische Flotten.

Die Geschichte und die Methode, die alten Begebenheiten mit den neuern zu vergleichen, welche ge-

wiß sehr lehrreich ist, zeigten mir den Unterschied, den ich wohl vermuthen konnte, zwischen dem See-Krieg der Römer und Griechen und den unsrigen sehr deutlich. Die meisten Schriftsteller, welche vom neuern See-Kriege reden, rufen uns zu, es komme heute alles aufs Feuer an. Man scheint dieser Meynung besonders durch die Thaten selbst Vorschub zu thun. Die mehresten neuern Gefechte werden durch Canonen ausgemacht, doch giebt es verständige Männer, welche diese Art zu schlagen, völlig verwerfen. Sie sagen, eine Nation, welche vorzüglich mit ihrer Herzhaftigkeit glänze, müsse sich nicht beym Feuer aufhalten, sie müsse vielmehr zum Haaken und Enter-Beil greifen, und dadurch Schiffe erobern, die man jetzt nur zu schanden zu schießen suchet. Diese Gründe sind so unrecht nicht. Ein wohl gewagter Angriff hat oft Werke die Stunden lang ein mörderisch Feuer unterhalten hatten, in ein paar Minuten erstiegen. Aber, sagt der Flibustier, ich kann mich auf meine Flinte verlassen, ich schieße. Inzwischen ist die kürzere Methode nicht so ungewöhnlich. Die Holländer waren zur Zeit ihrer Kriege gegen Spanien, durch ihr häufiges Brandwerk mit den kleinen Fahrzeugen, den hohen und vor sie zum Entern zu hoch scheinenden Gallionen der Spanier fürchterlich. Sie hätten, glaube ich, sehr übel gehandelt, wenn sie ihnen an Boord gegangen wären, ehe ihr Tackel-Werk, Seegel und Masten beschädiget und zum Handthieren untauglich geworden.

Gewöhnlicher war dieses Antreiben bey denen Alten, die mit Niederboords fochten; man findet aber auch, daß sie das Entern öfters vermieden, und

sich

sich durch ihren Wurf-Zeug allein oder mit anderen Werkzeugen zu helfen gesucht haben. Von ihnen hat man vermuthlich, bis auf uns die Veranstaltungen gebracht, welche die Schiffe vorkehren, um sich einander einzusehen. Ueberhaupt fechten unsere Niederboords ohngefehr nach der Art der Alten. Die Beweise davon, und die näheren Beschreibungen dieser Methode, fand ich in der Geschichte selbst. Und ich rathe es allen denen, welche sich vom See-Kriege der vergangenen Zeiten unterrichten lassen wollen, selbst zu den Quellen zu gehen, sie werden oft das Vergnügen haben zu finden, daß die Erklärer und Critiker zum Beweise ihrer Träume, Stellen aus Geschichtschreibern anziehen, welche gerade das Gegentheil sagen, wenn man sie ohne vorgefaßte Meynung lesen kann.

Die Flotten waren in alten Zeiten viel stärker und führten mehr Mannschaft. Heraklian ein Comes oder Gouverneur in Africa, hatte, als er sich empörete eine Flotte von dreytausend und fünfhundert Schiffen. Diese wurde gänzlich verheeret, und vierzigtausend Mann auf derselben zerstreuet. Er selbst konnte kaum mit einem Schiffe entkommen. Damals waren die Schlachten sehr entscheidend. Heute macht man sich mit dem Sprichworte sehr oft hervor, daß keine See-Schlacht etwas entscheide. Es hilft nichts, gegen solche Lieblings-Sentenz zu reden, es sind mehrere dergleichen in den politischen Systemen zu Grundsätzen angenommen worden.

Der Seekrieg hat seine ihm eigene Taktik, eine tiefsinnige Wissenschaft, die von großer Wichtigkeit

ist. Er hat seine Gesetze, Stratagemen und hohen Theile, so wie sein Detail kleineren Dienst und Kriegs-Zucht. Es fehlt auch nicht an Schriftstellern über diese Materie. Ich will nur den Pater Hoste, und den Herrn von Villeneuve nennen. Letzterer hat diese Wissenschaft, nach meiner Einsicht, sehr verständlich vorgetragen, die weitläuftigen Berechnungen übergangen, besonders da von dem Bau und der Fahrt, die Rede war.

Mir kommen sogleich die Ordnungen vor, in welchen Flotten ankern, in verschiedenen Absichten seegeln, Landen, Posten oder Höhe beobachten, auf verschiedene Weise fechten, und den Land-Truppen Dienst thun. Ich fand sie mit Bombardierung von Städten, und Verwüstung der Hafen durch Kunst-Feuer beschäfftiget. Ich sah, daß ich mich mit den Kunst-Wörtern, mit den Befehl-Zeichen, die hier so viel gelten, und sowohl nachzuahmen wären, mit dem Dienste der Officier und Matrosen, mit ihrer Verpflegung und Anschaffung bekannt machen müßte. Von dem See-Officier überhaupt urtheilet ein Autor nicht gegen das Zeugniß der Geschichte, wenn er saget, die Geschicklichkeit und die Fähigkeit des Anführers und dessen Fleiß die Kriegs-Zucht beobachten zu lassen, verschaffen ihm den Sieg. Dieses ist desto klärer, da man weiß, daß Eskadern von solchen Leuten geführet, öfters zahlreiche Flotten, wo den Führern und Untergebenen das Geschick fehlete, zerstreuet und zu Grunde gerichtet haben. Alte und neue Beyspiele belehren uns hierüber.

So wenig ich den See-Krieg und die Admirale, welche ihn führen, zu beurtheilen wage, so kann ich doch

doch nicht umhin zu gestehen, daß ich aus dem, so ich davon in der Geschichte gelernt habe, glaube, daß der See-Krieg unter der Einrichtung eines Mannes, der bloß handwerksmäßig verfähret, das gewöhnliche vor nothwendig, das gebräuchliche vor unveränderlich hält, daß der See-Krieg, sage ich, nicht in der Vollkommenheit getrieben werde, deren er fähig ist.

Unstreitig geben die Umstände bey jedem Vorfalle Vortheile und Hindernisse, und nöthigen von dem Gebrauche abzugehen. So wie bey den Alten die Stellungen der Truppen, so oft von der gewöhnlichen Weise abgiengen, wie sie bald zwey bald drey Treffen machten, bald ihre Reuterey zusammen auf die Flügel, bald mit den leichten Truppen vereinigt fechten ließen, wie sie die Zwischen-Räume verändert, bald in Colonnen hinter einander, bald im Schacht standen, so finden wir auch in den Stellungen der Flotten verschiedene Abtheilungen und Figuren. Dagegen sind die Stellungen der Truppen zu Lande in unseren Zeiten einförmiger, und der Flotten ihre zur Schlacht allemal in einer Linie dicht am Winde. Da man überhaupt in den heutigen Kriegen die Stratagemen nicht mehr so häufig, wohl aber die gegen das tägliche Verfahren angehobene Unternehmungen fast immer mit Glücke begleitet siehet, so glaube ich, daß im See-Kriege, eine glückliche Abweichung, eine Neuigkeit, eine Erfindung, eine List, als etwas unvermuthetes gute Wirkung thun müsse.

Wenigstens muß man sich hüten zu glauben, daß keine andere Art zu fechten möglich sey, als des Herzogs von York seine; daß kein Schiff besser als eine

englische Fregatte gebauet werden könne; daß man durchaus nur mit Canonen schlagen, und nicht Entern müsse u. s. w.

Einem Admiral bleibt immer sehr viel Feld übrig, wenn er sich vom gewöhnlichen entfernen, und durch eigenen Fleiß und Erfindung überlegen werden will. Ich glaube auch, die Meynung des Polybs, welcher sagt, die Tapferkeit der Soldaten führe in den See-Gefechten glücklicher und gewisser zum Siege, als die Wissenschaft und Uebung des See-Wesens, obgleich diese von sehr großem Nutzen wäre. Diese Meynung, sage ich, lasse sich in etwas einschränken. Gesetzt, sie habe von den See-Gefechten der punischen Flotte gegen die Römer gegolten, wo man anlegte, und wo das Entern nicht sowohl zu verhindern war, als heute, so ist doch in unseren Tagen das Manöuvre des Schiffes, und der Gebrauch des Geschützes, so lange das vornehmste, bis man wieder zu Entern anheben sollte.

Ich fand Schiffe ferner auf großen Seen und Flüssen in Kriegs-Operationen beschäfftiget. Ueberhaupt war die Aussicht sehr weitläuftig, ich fürchte, daß ich zu viel übersehen haben werde. Ich suchte mir besonders bey denen Schlachten, welche das mit den Land-Schlachten nur zu gemein haben, daß keine der andern ähnlich sieht, damit zu helfen, daß ich sie in gewisse Arten theilte, und die Beschreibung von einer derselben aus einem guten Geschichtschreiber anzog. So wurde mir, nachdem ich die Evolutionen der Flotten von allerley Art in allerley Umständen aus ihrer Theorie voraus kennte, leicht, die einzele Begebenheit zu verstehen.

Je

Je mehr man auf den Zusammenhang der Begebenheiten Acht hat, destomehr siehet man ein, daß die Marine dem Staat eine wesentliche Stärke gebe. Die Staatslehrer haben einen allgemeinen Grundsatz, daß jeder Staat der Gelegenheit zu einer Schifffahrt hat, seine Unterthanen durch alle mögliche Mittel dazu aufmuntern müsse. Sie würden, wenn sie nicht noch durch gewisse Vorurtheile bemeistert wären hinzusetzen, daß jeder Staat, der Gelegenheit hat, eine Flotte zu halten, dergleichen haben müsse. Die Habbegierde, hat den Kaufmann über See geführet; die Selbsterhaltung aber sollte den Staaten lehren, Kriegs-Schiffe zu halten. Die Mittel, welche die Regierung nicht selten hat anwenden müssen, den Kaufmann aus dem Zustand eines Faktors von fremden und eines Höckers zu ziehen, haben zuweilen gewaltsam geschienen. Nur die Akte der Königinn Elisabeth und Anna haben die englische Schifffahrt so wichtig gemacht. Was haben die Unterhäuser damals vor Einwendungen gemacht, und wie viel Unglück haben sie dem Staate aus diesen Vorschlägen prophezeyt. Was mag der englische Squire gesagt haben, da Elisabeth die Ausfuhre der Wolle verboth, und dadurch den besten Ast der brittischen Handlung hervor keimen ließ. Was mag der Politiker oder der Theologe gedacht haben, daß sie die Wolle des Landes einkaufen und verbrennen ließ. In diesem Feuer wurde das Vorurtheil, die Neigung den alten Weg zu wandeln, die die Kaufleute so gar, ich weiß nicht recht warum, als eine Grundsäule der Staaten angenommen. Die Freyheit oder Leichtsinn und Zügellosigkeit im Handel, dem Ansehen der Ehre des Staats,

seinem Wohlstand und dem Ruhm, einer klugen Regierung aufgeopfert.

Wie lange wird also wohl ein Land warten müssen, ehe seine Kauffahrer ihm Matrosen und Schiffer geben werden, und was werden ihm beyde helfen. Die Zeiten, da man aufs Verdeck Canonen schleppte, und aus Kauffahrern Kriegs-Schiffe machte, ist vorbey. Matrosen können die Handgriffe bey Seegel und Tau auf dem Kauffahrer lernen, wissen sie mit Canonen umzugehen, sind sie mit kleinem Gewehr, mit dem so zur Taktik der Flotte gehört bekannt. Und woher kommen die Officier. Etwann von den Heerings-Buisen, von den Loschen, und den Kaufmanns-Booten.

So gewiß die Vertheidigung des Landes eine ältere Erforderniß ist, so gewiß ist es auch, daß die Anlegung der Marine nicht eine weitläuftige Schifffahrt erwarten müsse. Engelland mußte, ehe es so großen Handel hatte, eine Flotte haben, und borgte seine Schiffe von Genua, Danzig und Hamburg.

Man siehet hieraus, wie viel ein Dritter ziemlich willkührlicher Satz werth sey. Er heißt, kein Staat kann, wenn er nicht einen großen Handel hat, eine Flotte haben. Die Anhänger dieser Lehre würden, wenn sie in den Rathsstuben zureichendes Ansehen gehabt hätten, wohl niemals den Vorschlag, der in Rom angenommen und ausgeführet ward, mit Carthago zur See zu fechten, haben durchsetzen lassen, sie würden es bis heute noch nicht denen Russen erlauben, Flotten zu halten, oder sie müßten sich widersprechen.

Zuerst decket man, wie ich schon gesagt, das Land gegen andere, so in der See sind, man kann aber auch

entfernten

entfernten Freunden Hülfe leisten, und Feinden furchtbar werden. Es versteht sich von selbst, daß diese Macht den innern Nerven des Staats angemessen seyn muß; aber ich kann es nicht glauben, daß die Recht haben, welche eine jede Marine vor schädlich halten, die nicht mit denen schon vor seyenden in Gleichgewicht stehen könne. Denn sagt der Herr von St. Croza, man wird die Hafen sperren, und die Flotte wird nicht auslaufen können, ungeachtet sie immer bezahlet werden muß. Dieses kann sehr richtig seyn, wenn man den See-Krieg mit in der Nähe überlegenen führet. Aber in einer Entfernung von den Niederlagen und Hafen, wird diese Operation auch der größten Macht sehr schwer. Ich frage, was würde Engelland ohne Gibraltar und Mahon vor eine schlechte Figur in der mittelländischen See machen.

Was wäre Constantinopel heute ohne Flotten.

Die Marine dienet ferner den Kaufhandel zu befördern, indem sie ihre Schiffe decket. Sie vermehret die Zahl der Einwohner anstatt sie zu vermindern, weil sie durch den Bau der Schiffe viele Hände beschäfftiget, eine Menge Familien ernähret, und dieses gilt auch von den Matrosen. Daß sich ihre Anzahl nicht auf den wirklichen Bestand des Volks in einem Lande gründe, sondern daß die Schifffahrt ihre eigenen Quellen habe, kann man aus der Gefälligkeit schließen, mit welcher sich jährlich einige hundert Deutsche und Nordländer auf engelländischen, französischen und holländischen Schiffen ersäufen gehen. Wenn ein Staat Hafen und einen Anfang der Marine hat, so finde ich weiter keine Gränzen vor die Vergrößerung desselben, als die, so das Meer hat. So weit sie der bedächtige Neid der

Nachbaren nicht einschränket, oder so weit sie ein zu genügsames Verlangen oder der Stolz abmißt; denn ich sehe Flotten in der See, an denen nicht ein Nagel in dem Lande zu Hause gehöret, wo sie ausgelaufen, und wo kaum der dreyßigste Theil Menschen Einländer, sondern Fremde oder wenigstens Nachkommen von der durch die Schifffahrt dahin gesetzter Fremden sind.

Man fordert einen großen Handel von einem Lande, so vom Meere angespühlet wird, ehe man ihm das Vertheidigungs-Mittel einer Seemacht zugestehen will. Ich finde dabey einen wahren Zirkel im Schließen. Ohne Kriegs-Schiffe hat eine Nation keine angesehene Flagge, ohne diese kein auswärtig Etablissement. Kein Antheil am indischen, am levantischen Handel, an der Fischerey, und ohne dieses endlich einen immer sehr eingeschränkten See-Handel.

Ich traue es den kaufmännischen Staaten sehr wohl zu, daß sie jede Flagge in der See neidisch betrachten. Man erhub in den Conferenz-Stuben der Monopolisten oder Compagnien gegen die Fregatten, Friedrich Wilhelms von Brandenburg, ein großes Geschrey. Die Cabinetts-Minister machten Echo. Die Schiffe, wären den Engelländern, Holländern, Franzosen oder Spaniern in ihren Gewässern nie fürchterlich geworden, aber gegen den Neid in der Ost-See, wo man jene gar nicht sehen, gar nicht herrschen lassen sollte, hätten sie Dienste gethan. Eine kühne Unternehmung derselben, die augenblicklich gegen Spanien ausgeführet ward, verschaffte ihrem Herrn das versagte Recht, so man der Entfernung wegen eludirte, und die Ehre, das Ansehen, deß sich neu bildenden Staats ward vermehret. Wie viel ist er sich jetzt nicht schuldig?

Man

Man fand im Jahre 1721 in Engelland nöthig, eine Flotte in die Oſt-See zu ſchicken, welche den Kaiſer, Peter den Großen, nöthigen ſollte, mit Schweden Friede zu machen. Letzterer hielt ſeine Truppen und Flotte in Bereitſchaft, ſo daß ſein Feldzug beynahe zu Ende ſeyn konnte ehe die Britten ankamen, welches auch richtig zu traf. Peter nahm die Unterhandlung, zu welcher ſich der Admiral bevollmächtiget angab, ſo wenig an, daß er viel mehr zu der Zeit, da Norris bey Copenhagen lag, die Schweden in einem See-Treffen ſchlug, ihnen vier Schiffe wegnahm oder vernichtete, wobey ſie über achthundert Mann verlohren. Norris gieng nach Hauſe, und der Kaiſer bereitete ſich vor, eine brittiſche Flotte, welche etwann nachdrücklicher handeln ſollte, zu empfangen. Ich will damit nur ſo viel ſagen, daß Rußland ohne Flotte, die Mediation wohl angenommen, und ohne die darauf erfolgte Brand-Campagnen mit den Galeeren keinen ſo rühmlichen Frieden erhalten haben würde. Und ſo that Rußland in der Oſt-See, was es wollte, im Angeſichte der Engliſchen.

Eine Küſte leidet, wenn ſie bey eräugnetem Kriege bloß lieget, unendlich, denn die Bedeckungen, welche ihr Batterien oder Linien geben können, ſind nicht zureichend. Als Carl der Große, ſeines weitläuftigen Reiches Küſten gegen die Normänner und Saracenen decken wollte, ſchaffte er ſich Flotten, und eben durch dieſes Mittel hielt Alfred die Dänen von Engelland zurück. Brittannien iſt in Europa ſeiner See-Macht wegen in hohem Anſehen. Aber lange vorher ehe die Flotten anſehnlich genug waren in der See in Betracht zu kommen, träumte dem Könige Johann ſchon von

der

der Oberherrschaft. Solche Träume können gute Folgen haben.

Jeder gestehet also den Satz, daß eine Marine sehr nöthig sey; diese wird allemal den Kräften des Staats angemessen seyn. Um demnach zu urtheilen, ob ein Staat eine Flotte nach dem Grundsatz einer guten Regierungs-Kunst halten könne, und wie stark diese seyn müsse, muß man denselben in seinen Kräften genau kennen. Hierüber wird man verschiedenes unter dem Artikel See-Staat finden.

Ein Staat, der seine Kräfte auf die Flotte so sehr anstrenget, daß er darüber die Land-Macht verkleinern muß, oder wenn er letzteres ohne Noth und vielleicht aus Finanz-Fehlern thut, ist alsdenn, wenn er Feinde zu Lande hat, auf üblen Wege. Daß diese Operation aber von Staatsklugen nicht selten geschehen, will ich nur mit einem Beyspiel erweisen, welches zugleich zeigen wird, daß man alles, was man will, ernstlich wollen müsse.

Als die Römisch-Kaiserlichen in dem dreyßigjährigen Kriege sich der Ost-See genähert, und mit den Dänen zu streiten hatten, wurden sie gewahr, daß ihnen eine Flotte unumgänglich nöthig wäre. Sie baueten in Mecklenburg Schiffe; wie untern andern Mansfeld funfzehen große aus Wißmar auslaufen ließ, und im Jahre 1628 dankte man einen Theil der Reuterey ab, und warb davor Fußvolk an, um es in der See zu gebrauchen. Sie fühlten in dem Verlaufe des Krieges in Schwedisch-Pommern und Mecklenburg täglich, wie sehr ihnen eine Flotte nöthig wäre; weil die Dänen mit großen Schiffen alles sperren konnten. Sie bauten von Zeit zu Zeit einige Fahrzeuge, welche aber von den

Dänen

Dänen zum Beweise, daß man eine Flotte nicht wie Frey-Compagnien errichten müsse, verbrannt, dagegen die Dänen gegen dieselbe an vielen Orten glückliche Unternehmungen ausgeführet haben. Ohne Schweden würde indessen das Haus Oesterreich sich vermittelst spanischer Hülfe an der Ostsee festgesetzt haben. Stralsund würde, wie in die Augen leuchtet, dem Herzoge von Friedland zur Beute geworden seyn, wenn er es von der Seeseite hätte genauer sperren und die schwedische Hülfsleistung dadurch verhindern können.

Jenes wäre das, was die an den übrigen baltischen Küsten wohnenden zum meisten zu befürchten hatten. Die Hindernisse, welche der Kaiser von Seiten der Hansa gefunden hatte, würde nicht wichtig, nicht von Dauer gewesen seyn. Ein Bündniß von Kaufleuten, gründet sich auf den Gewinnst, und die Liebe zu demselben hilft es auch zerreißen. Ich habe gesagt, daß sich bey der Belagerung von Stralsund Gelegenheit gefunden, diese Meynung fest anzunehmen.

Ich habe oben schon gesagt, daß ich die mehresten Kunstwörter des Seewesens Deutsch gefunden. So hatte ich es aber vermuthen können, da ich auf die wendischen Städte Winetta, Julin, Mäckelburg, Rethra, und ihren Stapel-Platz Wisby, bis ins fünfte Jahrhundert zurück gewiesen ward, welche also lange vorher ehe die Hansa errichtet wurde, im höchsten Flor gestanden haben.

Es kann also nicht gegen der Deutschen Genie seyn, schiffen, Seehandel treiben und Flaagen haben. Als die Hansa gestiftet ward, stand schon Rostock, Stralsund und Grypswald im vollen Flor, und gaben dem neuen Bündnisse einen starken Glanz. Winetta, welches

ches die Schriftsteller, mit Athen und Corinth nicht ungern verglichen haben, lag auf der Insel Usedom am Ausflusse der Peene in die Ost-See. Es wurde bey einem heftigen Sturm versenkt. Julin lag, wo jetzt Wollin ist, und folgte jenem im Ansehen, riß sich von der dänischen Herrschaft los, und führete mit seinem vorigen Souverain Krieg, ward aber von demselben erobert und verheert; man nennete sie die größte Stadt in Europa. Von Mecklenburg ist nur noch der Name bekannt. Diese wendische Städte wurden mit den übrigen Deutschen vereinigt, und endlich entstand bey dem zerrütteten und unruhigen Zustande von Deutschland die Hansa, oder das Bündniß der Hansee Städte, davon wir in ihrem Artikel reden. Es ist ausgemacht, daß vom Jahre 800 bis 1480 aller Handel Europens in den Händen der deutschen und italienischen Städte gewesen, daß sie die Schifffahrt vorzüglich getrieben, und auf der See mit Kriegs-Schiffen Figur gemacht haben. Es wäre eine vor die Staatsdiener, welche nothwendig die wahren Grund-Regeln des Handels verstehen müssen, nützliche Abhandlung, wenn ein Unkaufmännischer die Geschichte der Hanse beschriebe. Aus dem, so wir durch die Herren Köhler und Schmidt, Verfasser der Handlungs-Geschichte davon wissen, ergiebt es sich, daß die Hansa das gewöhnliche Schicksal aller Händler gehabt, die in solche Oerter kommen, wo man desselben nicht gewohnt ist. Die Trägheit, Vorurtheil und schlechte Einsicht, ich sage kein Wort vom Clima, machen daß ein Land das Gewerb des Einkaufens und Verkaufens nicht kennet. Man nimmt den, der die von niemand gesuchte Produkte gegen solche Dinge eintauschet, die man vor nöthig oder angenehm hält,

hält, gern auf; man giebt ihm Freyheit, allmählich wird man mit der Art die Waaren abzusetzen bekannt, und alsdenn hört die sogenannte Handels-Freyheit, welche einige Mäkler und Einzler bereichert, aber die Nation arm machet auf; man lachet in den Staats-Versammlungen über die Thorheit der Vorkäufer, die sich unentbehrlich glauben; man lernet ihre niederträchtige Contrabanden verachten, wenn man siehet, wie eine Hansee-Stadt zur Belagerung der andern das Pulver verkauft; man verachtet alle Verbindung, die der Eigennutz verkleistert, und eine kluge Regierung jagt diese Vorkäufer, sie seyn von welcher Nation sie wollen, aus dem Lande. Dieses Schicksal hatte die Hansa. Nie hat eine Gesellschaft Kaufleute den groben Stolz so weit getrieben, und nie ist sie weniger bedacht gewesen, ihre aus Nachsehen von den wahrhaftig mächtigen Fürsten erhaltene Rechte zu erhalten; man stellte es dem Bunde oft vor, diesem oder jenem Hülfe zu leisten. Ferdinand der erste ermahnte die Hansa, dem angegriffenen Liefland beyzustehen. Ist dieses aber Kaufmanns Werk? Die Provinz wurde ein Raub des Feindes, und so fiel ihr Ansehen auch in derselben.

Ueberhaupt muß in einem jeden Lande, wo man dem Kaufmann überläßt zu handeln, wie es ihm beliebt, zuletzt die wahre Stärke der Marine unterliegen. Ein Land kann Geld häufen, wenn es glücklich zur See handelt; es kann starke Kaufmanns-Cassen haben, aber bey dem allen, kann der Staat selbst arm, und auch in demjenigen Theil, wo es die größte Stärke zeigen sollte; ich meyne die Marine, entnervet seyn.

Was that die mächtige Hansa zu der Zeit, da ihr Fall sich herbey nahete? was Kaufleute thun, die regieren sollen. Sie blieb neutral. Im

Im Anfange des Religions-Krieges wendete sich der Kaiser Ferdinand der zweyte an den schwachen Rest derselben, und schlug ihr einen Handlungs-Traktat mit Spanien vor; er suchte sie gegen Engelland, so ihr um diese Zeit höchst hinderlich war, gegen die Niederländer zu reizen, und versprach sie wieder in Flor zu bringen. Wenn ich die großen Vortheile, die den deutschen Kaufleuten aus der unmittelbaren Handlung mit Spanien zugeflossen wäre, und die Bedrängnisse, so sie von den Engelländern und Niederländern erlitten, bedenke, so kann ich nichts anders schließen, als daß das Mistrauen der Städte gegen den Kaiser auf einen ungemein hohen Grad gestiegen gewesen seyn muß. Er hatte damalen in der That schon den Herzog von Friedland zum Admiral der Ost-See ernennet er hatte; sich verschiedener Hafen, und besonders Wismar bemächtiget. Man schloß daraus, daß der Kaiser an die Ost-See gehen, sich der Provinzen an derselben nach und nach bemächtigen wollte. Wir haben schon gesagt, daß er sich alle Mühe gab, eine Seemacht zu errichten, und daß lediglich die Misrathung dieses Entwurfs der Grund von vielen Unfällen war, welche das kaiserliche und spanische Staatssystem damals betroffen haben. Hätten die See-Städte in Deutschland dem kaiserlichen Vorschlag Raum gegeben, und ihre Schiffe mit denen, so man aus Spanien und Flandern erwarten konnte, vereiniget, so wäre der Sund genommen worden. Aber die Begierde kaufmännisch von Feind und Freund Vortheile zu ziehen, das hieß in ihrer Sprache, neutral zu seyn, vernichtete den Anschlag.

Ich glaube, es sey nicht nöthig, hierüber weitläuftiger zu seyn, es ist jetzt eine Zeit, da man alte und neue

Vor-

Vorurtheile in allen Arten der Kenntniſſe ausſtäubet. Man hat es in der Politik auch in dieſem Punkte gethan, und niemand der ſich an die alten Sprichwörter, die zu Jacobs des erſten Zeit Mode, und Grundſätze der Staatslehrer waren, noch heute binden will, wird es ungeſtraft thun.

Bey dieſer Gelegenheit fällt mir die Frage ein: ob denn jede Macht, die der Lage nach eine Marine halten kann, auch dazu das Recht habe, oder ob man es ihr nach den Umſtänden billig verhindern könne? Kaum ſollte man glauben, daß ſie im Ernſt abgehandelt worden. Es iſt aber gewiß geſchehen; denn man hat bald dieſem bald jenem Lande ſeine Flagge ſtreitig gemacht. Wenn wir die Lehrer des Völkerrechts fragen, ſo werden ſie ſelbige nach manchem hin und her drehen der Sätze und Meynungen, nach Anführung eines römiſchen Geſetzes, gewiß ſo entſcheiden: daß die See vor jedem frey ſtehe; daß die Ufer ein Eigenthum des Baubewohners ſeyn, und daß er auf das anſpühlende Waſſer ein vorzügliches Recht habe. Geſetzt, es gäbe eine Macht in der Welt, welche den andern allen zur See gebiethen wollte, ſo könnte dieſer unnatürliche Zuſtand an ſich ſelbſt, unmöglich lange dauern. Sie wäre ein Feind aller derer, welche den Vortheil der Schifffahrt und der Marine einſehen, und ihn zu erhalten ſuchen würden. Bliebe ſie im Beſitz dieſes Vorzuges, es mag derſelbe dem Völkerrecht gemäß ſeyn oder nicht, ſo geſchähe es doch nur durch das Nachſehen der übrigen, welche über kurz oder lang aufwachen würden. Jene prächtige Tittel der römiſchen Kaiſer, ſo ſich vor Herren des Meeres ausgaben, waren nicht allein darum lächerlich, weil ſie und ihre Admirale wenig mehr als das mittelländiſche Meer und einen kleinen Theil jenſeit der her-

kulischen Säulen ordentlich beschifften. Er war es auch darum, weil ihnen in der Folge die Feinde zur See, desto lästiger fielen, je weniger man einen gehörigen Fleiß auf die Marine in Rom und Constantinopel verwendete. Wir haben in der See, bald diese bald jene Seemacht den Vorzug nehmen sehen. Wenn dieses vorfällt, so geschiehet hierinnen nichts besonders, denn auch in dem Ansehen der Landmächte sind solche Veränderungen vorgefallen. Ich habe den Punkt in dem Artikel Schifffahrt berühret.

Wir sehen den Verfall der türkischen Seemacht; den schlechten Zustand der holländischen: beyde waren fürchterlich. Die Städte welche denen Engelländern und Franzosen Schiffe borgten, sind ganz ohne Marine. Frankreichs Werfte aber sind der vornehmste Schauplatz, wo man den Verfall der Seemacht in dem Maaße entdecket, wie das System des Ministers oder dessen Geschmack sich vor oder wider die Marine erkläret.

Minister haben es zuweilen so weit gebracht, daß man dieselbe völlig unterlassen, sie ist aber unter andern sehr bald wieder gestiegen. Richelieu hat der Marine von Frankreich, so wie der übrigen Macht des Staats, ohnstreitig die heutige Form und Grundlage gegeben. Ein guter Autor zerlegt die Mittel so er gebraucht, dahin zu gelangen, er bringt sie auf folgende Artikel. Zuerst hörte der Cardinal nicht auf, dem Könige die Wichtigkeit der Seerüstung anzupreisen. Er erhielt die Erlaubniß, Schiffe in Frankreich bauen zu lassen; er legte Gießhäuser vor die Schiffstücke an, und machte, um die Franzosen an den Seedienst zu gewöhnen, Compagnien nach den Inseln und Canada. Er ließ die Hafen räumen, befestigte einige und legte Vorrathshäuser an, er verboth daß kein Steuermann, Calfaterer, Canonier,

nier, Zimmermann, Matroſe oder Fiſcher, noch ſonſt andere Arbeiter, welche beym Bau des Schiffs, den Reeperbahnen u. ſ. w. erforderlich ſind, aus dem Reiche gehen ſollten, um anderwärts Dienſte zu nehmen. Er errichtete Schulen der Schifffahrt und Hydrographie. Er ließ alles, was man zum Schiffbau nöthig hatte, von den Holländern erkaufen, bis man Manufacturen im Königreich hatte. Es wurden alle Matroſen in Frankreich aufgeſchrieben; man vertheilte ſie in Claſſen; jede diente ein Jahr; die Stände ſtunden vor ihre Lieferung, und der König ſetzte ihnen den Sold aus. Der König ſuchte dem Adel den Dienſt zur See beliebt zu machen. Man errichtete einen Baurath in allen Häfen, welcher über den Sarter der Schiffe urtheilen ſollte. Solcher Rath beſtand aus dem Admiral, Vice-Admiralen und andern Seeofficiers. Die Capitains verband man, ſich dieſe Dinge bekannt zu machen, und alle Officier, ingleichen die Cadets wurden dazu angehalten. Man hat geſehen, daß es Frankreich auf dieſe Weiſe weit gebracht hat, es mußte auch von neuem anfangen, und dennoch war es gar bald im Stande eine Seemacht vorzuſtellen, ob es gleich noch ſpäter einen beträchtlichen Handel und Schifffahrt hatte. Unter dem Artikel Seeſtaat habe ich noch manches ſo hieher eingetragen. Hier war mein Zweck, eine erſte Linie vorzuzeichnen, nach welcher man den Entwurf zu einer Marine beurtheilen konnte. Keiner der Artikel iſt hier angeführt, der nicht unſere Aufmerkſamkeit und Nachdenken verdiente. Es heißt, der Cardinal habe die Erlaubniß, Schiffe in Frankreich zu erbauen, vom Könige erbethen. Sollte man wohl glauben, daß dieſes Schwierigkeiten koſten würde? in andern Ländern vermuthlich, wo man das Holz an Fremde verkauft, die davon Schiffe bauen und

auf unſern Seen ſtolz ſind noch weniger. Der Cardinal legte die Compagnien des Handels nach den Inſeln und Canada an, um die Franzoſen zu weiten Seereiſen zu gewöhnen. Die Fiſchereyen, die Ausführung der rohen Waaren auf eignen Schiffen, die Abholung derer fremden, konnten ſo lange den Geſchmack zum Seeweſen ausbilden, bis die Flagge eines Staats in fremden Meeren wehen konnte. Man fand anfänglich nicht alle Gattungen von Leuten, ſo zum Schiffbau gehören. In dem Lande fand ſie Peter der Große? und hat Rußland jetzt nicht Schulen der Mathematik und der Conſtruktion? Lehrer und Werkzeuge, beyde ſind vorhanden wo man ſie nur gebraucht, alles iſt zu kaufen ſo man braucht. Matroſen warb Peter anfänglich, und bildete eigene nicht auf Kauffahrern, ſondern auf Dienſtſchiffen.

Nach dieſem franzöſiſchen Muſter kann eine Seemacht entſtehen; ſie wird wenn ſie noch jung iſt, wie ein Engelländer die Spaniſche gegen den Herrn von St. Croza nennte, von denen beträchtlichen Seemächten Hinderniſſe finden. Wie man ſich aus denſelben ziehen könne, gehöret in das Fach der Politiker, denen ich aber im Namen der Nationen ſagen muß, daß ſie hiezu viel Standhaftigkeit und anhaltenden Fleiß nöthig haben werden.

Sie werden in ihren Orakeln manche unbewieſene und ſehr unbeſtimmte Lehrſätze hierüber antreffen, wie die ſich einander widerſprechen. Soll ich das Mare liberum und Mare clauſum anführen, oder ſoll ich ernſthaft an den Brocardicum der Staatsgelehrten denken? die Nation habe nicht Genie zum Seeweſen. Vegetius erzählt, man müſſe die Soldaten aus Norden nehmen, ſie hätten mehr Blut, und könnten alſo mehr verlieren. Iſt es nicht, als ob es auf eine Aderlaß ankomme.

Das

Digitized by Google

Das so genannte Genie der Völker ist noch nicht recht studiert, so wenig als die Physionomie. Das Geschick so wir heute zu einer Sache mehr bey einer als der andern antreffen, hanget von so vielen Nebenumständen ab, daß es nicht zu bewundern ist wenn es unvermuthet entstehet, zunimmt, fällt und gar vergeht. Eben die französische Marine bezeiget es, um bey derselben stehen zu bleiben. In dem Artikel Seestaat habe ich die neuern Maaßregeln des Herzogs von Choiseul eingetragen, dadurch er denselben in Frankreich wieder hob. In währendem jetzigen Frieden beschäfftigten sich die Nationen, welche im Handel nebenbuhlen, besonders mit ihrer Marine. Wir übersehen vielleicht die Bemühungen derselben sorglos, und werden es nicht gewahr, daß sie sich rüsten, um ihre Vorrechte zu erweitern, und das Uebergewicht in der See an sich zu reissen. Die Eroberungen der Engelländer vom vorigen Kriege, und die ruhige Einnahme und Besitz von Corsica, welches die Franzosen an sich gezogen, ihre Verbindungen mit Genua, ihre Freundschaft, ihre Hülfe von Spanien und Neapolis, alles dieses giebt der Sache, in Betracht der Mächte, ein ganz anderes Ansehen. Die Engelländer sind ohnstreitig Herren in den nordlichen indischen Gewässern; sie haben den Weg in die Südsee gefunden, und ohngezweifelt suchen sie sich allda fest zu setzen. Frankreich scheinet das mittelländische Meer vor sich besonders auszuwählen. Beyde Mächte sind nicht so weit getrennet, oder ihre Aussichten nicht so verschieden, daß sie einander nicht begegnen sollten. Die See-Monarchie behaupten wollen, ist ein gewaltsamer Stand, wo die Nationen alle Kräfte beständig anstrengen, und dennoch, wenn eine einmal überlegen ist, nur ihre Triumphe

vermehret werden. Schiffe in See schicken muß aber jeder, der sich gegen die Gewalt der Seemächtigen zu decken nöthig hat, und lieber Schiffe mit Erfolge und in der durch Proben bestätigten Gewißheit, daß diese die wahren Asyle sind, als Festungen erbauet. Wird denn jeder der ein Kriegsheer unterhält, dadurch zum Eroberer, und die neue Marine in Trieste etwan unnütz, weil sie nicht von hundert Schiffen von der Linie ist?

Ich bin unvermerkt auf politische Streitfragen gerathen ohne gelehrt zu seyn. Es ist gut daß ich abbreche, und auf meine Arbeit wiederkehre.

So mühsam sie gewesen, so wenig darf ich mir schmeicheln daß sie den Grad der Güte erreicht habe, den ich ihr gern gegeben hätte. So viel ich weiß, ist sie die erste ihrer Art in Deutschland. Ich habe diese Lücke wenigstens bezeichnet, wenn ich sie nicht habe ausfüllen können. Wenn ein Seemann mir die Ehre thun und mich verbessern will, so bin ich ihm meinetwegen sowohl als der Nation wegen verbunden. Ihm will ich auf sein Wort glauben, aber keinem der wie ich in Schriftstellern sammlet, wenn er dem, so ich sage, auf eigene Kosten widerspricht. Er muß mir sagen wo er ausgeschrieben, ich will meine Quelle nennen, alsdenn kann man uns beurtheilen.

Meine Leser werden vielleicht nicht ungerne folgenden Auszug aus dem Artikel Constantinopel, in der Yverdoner Encyclopedie lesen, er bestätiget meine Lieblings-Meynung, und ich schreibe deswegen gar gerne ab. Das Lob einer so großen Frau als Catharina ist nachzuschreiben, ist eine schöne und angenehme Beschäfftigung.

„Wir haben, sagt der Verfasser des Artikels, vielleicht seit der Entdeckung der neuen Welt, keine grö-

„ßere

„ßere Begebenheit erlebt als jetzo, da eine russische „Flotte Constantinopel in Furcht setzet, die Dardanel„len bedrohet und dem erstaunten Griechenland Gesetze „giebt. Die Regierung der Kaiserinn Catharina der „zweyten, ist durch diese so kühne als wohl ausgeführte „Unternehmung ein Augenmerk geworden, welcher in „den Jahrbüchern der Welt auf immer berühmt blei„ben wird. Wenn man zu der Zeit, als Peter der erste „die ersten Schiffe zu erbauen anhob, hätte voraus sa„gen wollen, daß höchstens nach einem halben Jahrhun„dert furchtbare Flotten aus der Ostsee seegeln, so viele „Gewässer durchstreichen, im Archipel das Uebergewicht „haben, und Constantinopels Thron in Bewegung „setzen würden, so würde man dieses vor die Weissa„gung eines politischen Schwärmers gehalten haben.

„Catharina Alexiewna hat aber diesen großen Ent„wurf gezeichnet, die Mittel aufgesucht, den ganzen „Plan entworfen, und auch die denselben auszuführen „geschickteste Person gefunden. Der Graf Orlov wird „unter den berühmten Admirälen, so wie seine Monar„chinn unter den größten Regenten in vorzüglichem „Glanze stehen.

„Die russische Marine, so sehr auch Peter der Große „es gewünscht, hatte unter sechs Regierungen nicht „sonderlichen Fortgang gehabt. Catharina die zweyte „sahe, so bald sie das Ruder des Staats ergriffen, „daß allein eine Seemacht ihrem Staate das Ansehen „verschaffen könne, so er billig verlangen könnte. Sie „ernennete ihren Sohn den Großfürsten zum General „Admiral der Flotten, um dem Seedienste ein größe„res Ansehen zu geben, und den hohen Adel folgends „zu demselben anzureizen. Die vornehmsten des Lan„des bestimmten sogleich ihre Söhne zu demselben. Die

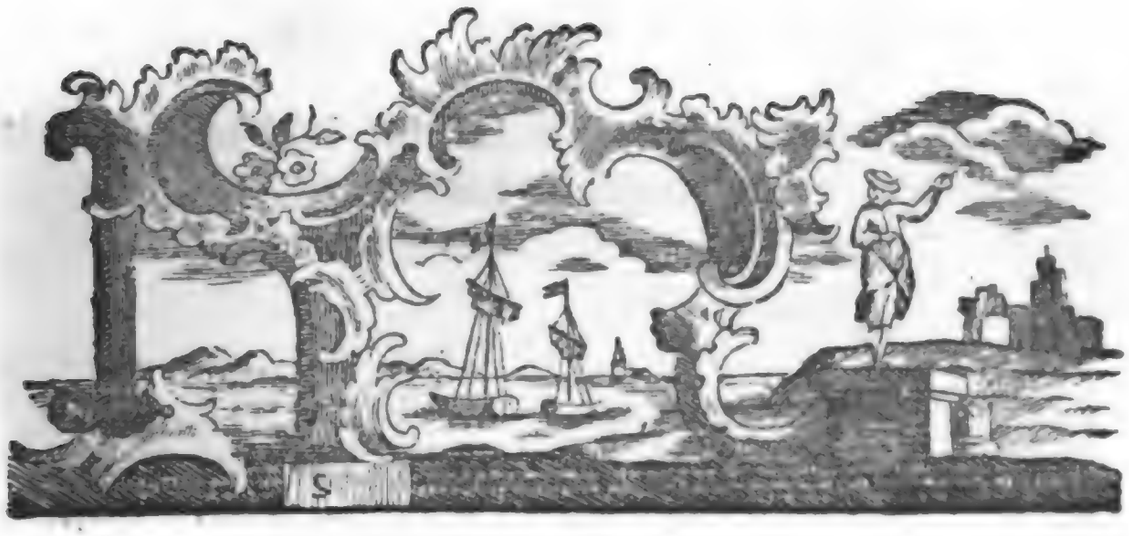
„Kaise-

„Kaiserinn schickte junge Leute nach Engelland, allwo „sie auf der Flotte Dienste nahmen, und das Manöuvre „erlernten, andre giengen nach Malta, um die Fahrt „der Galeeren und ihren Dienst zu erlernen.

„Peter hat dem Seewesen, welches er vorzüglich „liebte, sichere und ungeheure Einkünfte festgesetzt. „Catharina führte hiebey eine gute Verwaltung ein, „und sah sich im Stande, viel und wichtige Dinge zu „unternehmen. Sie faßte, als man die Kriegserklä„rung von Seiten der Ottomannen voraus sah, den „Schluß, Flotten in die mittelländische See zu schicken, „und ließ hieran mit solchem Eifer arbeiten, daß die „Flotte in sechs Monat im Stande und in See war. „Ein Beweis, wie hurtig Dinge einer wohl regierten „Monarchie ausgeführet werden können, wenn das „geschickte Oberhaupt alle seine wirkende Kräfte gehö„rig anzuwenden verstehet.

„Keine Nation hat es in so kurzer Zeit so weit in „der Marine gebracht. Eine Veranstaltung die so „weitläuftig, so stark mit andern verbunden ist. Keine „ist mit so schnellen Schritten darinnen fortgegangen, „oder hat so rühmlichen Erfolg davon gehabt. Das „türkische Reich hat unendlichen Schaden dadurch gelit„ten, und ist nie in so großer Gefahr gewesen. Catha„rina hat allein das ins Werk gesetzt, was verschiedene „mächtige Fürsten Europens in einem Bündniße mehr „als einmal ohne Erfolge versucht hatten. Ich schreibe „dieses, sagt der Autor, im Februar 1772. u. s. w.

Könnte ich meine Vorrede mit einer ihr und der Arbeit besser angemessenen Stelle schliessen? Breßlau, den 1 August 1773.



Erläuterungen
zum Verstande der Schifffahrt und des See-Krieges.

A.

Aack. Sind Rhein-Schiffe, darauf der Rheinwein nach Holland kommt; flach, unten breit, hoch, und gegen den Ober-Boord enger, die Vorder-Steeven sind so breit als die Hinter-Steeven.

Abarbeiten. Heißt erstlich, wenn sich ein Schiff von dem, so es geentert hat, loßmacht. Dieses geschiehet durch Abhauen der Haken, durch Abstoßen mit großen Stangen, so Spieren heissen, und durch die Bewegung des Schiffes selbst. Ferner, wenn es sich von einer Bank, darauf es gefahren, loßmacht.

Abhalten. Heißt das Schiff so steuern, daß es mehr von dem Winde ab, ihn in den Rücken bekömmt. Unsere Eskadre seegelte dicht am Winde, hielt hierauf, als sie denselben gewonnen, von ihm ab, und kam auf die Feinde an.

Ablauf der Steven. Ist die Verlängerung des Kiels bis zu den senkrechten, die vom Vorsteven und Hintersteven gezogen werden.

Abtackeln. Heißt ein Schiff von seinem Zubehör, Geschütz, Anker und Tauwerk entblößen, und das Seegelwerk ins Magazin legen. Dieses geschiehet in Friedenszeiten mit den Flotten. Die See-Mächte behalten insgemein nicht mehr gerü-

Digitized by Google

stet fertig, als sie zu Bedeckung ihrer Kauffahrer und der Küsten gebrauchen. Im Anfange des Jahres 1772 gab die englische Admiralität Befehl, daß kein abgetackelt Schiff auf den Deck gezogen werden sollte, ehe die Ober-Zimmermeister gefunden, daß es in allen Theilen im Stande sey, und wenn es erfodert würde, in kurzem auslaufen könnte. Die untauglichen werden zerlegt, entweder ganz verkauft, oder das Holz und Eisen-Geräthe dem Meistbiethenden überlassen, oder sonst verwandt.

Abtreiben, Abfallen. Ein Schiff treibt ab, wenn Ströme, Schlag-Wellen, Fluth oder sonsten etwas dasselbe von seiner Fahrt abbringet, oder wenn das Schiff dem Winde, und nicht dem Steuer folgt. Wenn aber der Wind in die vorderen Seegel so stößt, daß das Schiff, das Hinterste zuförderst getrieben wird, so heißt es durch den Wind laufen.

Abweichen. Ist der Fehler der Magnet-Nadel, daß ihr Nord nicht gerade in den Nord des Welt-Gebäudes weiset, sondern 10, 15 bis 20 Grade, bald gegen Osten, bald gegen Westen abweichet. Diese Abweichung hat um desto mehr keine bekannte Regel, weil außer der beständigen auch noch eine zufällige beobachtet wird. Die Nord-Scheine stöhren die Nadel, und man weiß, daß sie öfters Sturm und Ungewitter prophezeyet. In dem finnischen Meerbusen geben die Piloten Stellen an, wo die Nadel allemal von ihrer Richtung abweichet, wenn das Schiff dahin kömmt, immer zwischen Nord-Ost, und in einer andern nach Nord-West zeiget.

In den Journalen wird die Abweichung stets bemerket, sie wird auf den Schiffen genau beobachtet, denn sie bestimmet die Fahrt und die Estime.

Halley hatte aus solchen Tagebüchern sowohl, als eigenen Erfahrungen geschlossen, daß sie in dem nordlichen Ocean, an vier Orten nichts sey. Er wollte diese vier Punkte über der Fläche der Kugel in einer krummen Linie zusammen ziehen, und auf einer Seite die Abweichung östlich, auf der andern westlich aufnehmen. Er nahm ferner an, daß diese Krümme sich um ihre eigene Pole, die von den Welt-Poler unterschieden wären, bewege. Es würde nach diesem System

leicht

Digitized by Google

leicht durch die Bemerkung der Nadel viele Punkte auf dem Meere zu finden, und in gewisser Art die Aufgaben der Längen aufgelöset gewesen seyn. Es fand sich aber, daß die Punkte des Halley nicht unveränderlich waren, oder sich wenigstens nicht nach seiner Regel änderten, und daß man folglich weit genug von der Festsetzung einer Regel, für diese Bewegung der Nadel entfernet sey. So sinnreich auch dieses System war, so haben Erfahrungen mit besseren Werkzeugen und vieler Sorgfalt uns besser unterrichtet und gelehret, daß die Abweichung sich so gar täglich verändere, daß sie in 24 Stunden $\frac{1}{3}$ Grad durchlaufe, und zwar von sieben Uhr Morgens bis zwey Uhr Nachmittags westlich, um acht Uhr Abends zeigt sie Norden am besten. Diese Erfahrung wäre auch von den glücklichsten Folgerungen, nur schade, daß auch sie nicht durch viele Proben bewährt gefunden, und zuverläßig vor alle Nadeln, Fälle, Zeiten und Oerter angewendet werden kann. Neuerlich hat Herr Harrison eine Maschine für die Abweichung der Magnetnadel gemacht, die sie nach gegebener Zeit und Ort angiebt, vielleicht aber nach Halleys Methode.

Die meisten Steuerleute bedienen sich folgender Methode, diese Abweichung zu bestimmen. Sie befestigen auf dem Glasdeckel der Rose einen Faden gerade über der Linie, welche auf derselben Nord und Süd anzeiget. Sie nehmen hierauf genau um Mittag die Höhe, und sehen ob der Schatten des Fadens mit den beyden Punkten der Nadel und der Linie überein treffe. Ist dieses, so ist keine Abweichung, trifft der Schatten nicht, so zählen sie die Grade der Abweichung von dem Punkte, den der Schatten abschneidet, bis zum Punkte, den die Nadel berühret.

Abziehen. Sagt man vom Geschütz, wenn man die Kugel heraus windet.

Accon. Ist ein Nader-Pram der Gaskonier, so sie zur Zeit der Ebbe gebrauchen.

Actien. Sind die Antheile die einzele Personen in Handlungs-Gesellschaft haben, und sich auf die Obligationen derselben gründen, durch Veräußerung der letzten an andere überlassen und in dem Handel-Courant, heißen sie eigentlich Actien, wie wohl man die Antheile auch so nennet.

Adel-Bursche. So nennen die Holländer ihre Cadets auf den Compagnie-Schiffen.

Admiral. Ist das Oberhaupt, der erste Officier der Eskadern, Flotten, Armeen, und des Schiff-Staats eines Landes. Hierinnen und daß man das Wort aus dem Arabischen ableiten müsse, kommt man ziemlich allenthalben überein. Das Schiff dessen, welcher eine Flotte commandiret, heißt Admiral-Schiff. Ein Gericht, welches das Seewesen, die Flotten eines Staats besorget, heißt die Admiralität. Wenn verschiedene Kauffahrer, oder auch Fischer-Schiffe, z. B. zu der großen Fischerey, das ist von Wallfischen, Heering, Kabeliau sich vereinigen, wird einer darunter als Admiral erkennt, ein Führer, Vorsteher der Gesellschaft. Derjenige Fischer, welcher auf die große Bank von Terra-Nova — oder bey Grönland zuerst ankommt, heißt der Admiral. Die Capitains der spanischen Gallionen auf der Süd-See insbesondere, nennen sich eben so. Man sieht daraus, wie verschiedentlich diese Benennung gebraucht werde. Die Oberaufseher des Seewesens, haben bey andern Völkern andere Titel. Die Römer gaben zur Zeit der Republik zween Magistrats-Personen die Aufsicht über die Ausrüstung der Flotten, sie hiessen Duumviri. Der General aber, welcher ihre Flotten in der See führte, hieß gemeinhin Präfektus. Da der Kaiser Augustus zween Posten vor zwo Flotten, als bey Misennum und Ravenna festgesetzt hatte, so ward jeder Flotte ein Oberhaupt gesetzt, welcher Präfekt hieß, und eine Legion unter sich hatte. Die Venetianer nennen ihren General der Flotte Capitano Generale Di Mare. Seine Stelle ist aber selten besetzt, ausser in gefährlichen Zeiten, sonsten haben sie den Capitan del Golfo mediterraneo, sopra le galee, di Candia, u. s. w. Die Türken nennen ihren obersten Geueral zur See Capudan Pacha. Der Admirante von Castilien oder d'Arragona, ist der oberste Heerführer dieser Provinzen zu Wasser und zu Lande. Die Franzosen hatten vor Alters einen Amiral de Levant, dieser war eigentlich General der Galeeren, und einen Amiral de Ponent. Jetzo ist nur ein Admiral im Reiche, und die Flotten commandirende Officier heissen Chef d'Eskadre, sie

haben

haben Lieutenants Generaux und auch Marechaux in dem Seedienste. Ehe Frankreich aber in die jetzige vereinte Form gebracht worden, waren Admirale von allen Provinzen, z. B. aus de Guienne ꝛc.

In Engelland war ordentlich ein Groß-Admiral, ein Officier der Krone, welchem der Befehl über die königliche Flotte, und die Aufsicht in allem, was die dahin einschlagende Civil- und Criminalsachen betrifft, im ganzen brittischen Gebieth und in beyden Indien übertragen worden. Auf diesem folgte der Vice-Admiral, und der Conter-Admiral von Großbrittannien. Letztere ernannte anfangs der Groß-Admiral, nachgehends aber haben sie ihre Bestallung vom Thron bekommen. Die Würde des Groß-Admirals wird in Brittannien heute durch Commissarien verwaltet. Sie heissen die Lords von der Admiralität, und ihrer sind 7 bis 8.

Wenn der Groß-Admiral selbsten zur See war, besorgten seine Commissarien die Nothdurft und die Rechts-Sachen des Seewesens auf dem Lande. Sie, oder er, gaben dem zu Führung einer Flotte beorderten Officier die Bestallung. Der so ernannte Admiral, war alsdenn im Besitz der Würde, und konnte, so bald er aus dem Canal war, alle Stellen in der ihm vertrauten Flotte besetzen. Diese Ernennungen, welche auch jetzo statt finden, werden insgemein bey der Rückkehr bestätiget. Allenthalben ist bey jeder Flotte von einiger Erheblichkeit der Gewohnheit und tacktischen Einrichtung zu Folge, ein Vice-Admiral und ein Conter-Admiral, welche verschiedene Flaggen führen. Diese bekleiden aber nicht immer diese Würde des Staats, sondern nur in der Flotte. Der Groß-Admiral in Brittannien oder die Commission erhält jährlich vom Könige den Befehl wie stark er zur See seyn wolle und giebt dem zu Folge an die Unter-Commissarien, an die so die Proviantirung besorgen, auf den Werften, dem Ober-Zeugmeister u. s. w. Anweisung.

Diese Commission befiehlt, welche Schiffe abgetackelt, welche gebessert, seegelfertig gemacht, welche ausgesetzt, neu gebauet, und welche gar verworfen werden sollen, giebt in Kriegs-Zeiten denen Capitains und Armateurs die Briefe In-

ſtruktions und Päſſe. Jeder Officier, der eine Flotte führet wird von der Regierung zu einem Admiral, zu einem Chef des Kader oder Kommodore ernennet. Dieſer zu einer einzelen Unternehmung gemachten Anſtalt ohngerechtet ſind ordentlich in Engelland 9 Admiräle.

1. Der Ober-Admiral, der zugleich Admiral von der rothen Flagge heißt, der Admiral von der Weißen, und der Admiral von der Blauen. Bey jeder Flagge der Weißen, Blauen und Rothen ſind wieder ein Vice-Admiral und ein Conter-Admiral. Urſprünglich ſind zween Groß-Admirale in Engelland geweſen, einer von Norden, der andere von Weſten.

Das deutſche Reich hatte auch einen Admiral. Kaiſer Maximilian ernennte einen in den Niederlanden *. In den vereinigten Niederlanden haben die Prinzen von Oranien die Würde der Admiral-Generale beſeßen, der Stadthalter hat ſie auch, aber keiner von ihnen, außer König Wilhelm der IIIte hat eine Staatiſche Flotte ſelbſt geführet. Sie ernennetcn dazu ihre Admiral-Lieutenants. Die General-Staaten ernennen die Admirale, aber die Admiralitäts-Collegien (ſiehe See-Staat) geben den Anführern kleiner Eskadren die Beſtallung.

Admiralität. Aus dem obigen erhellet was dieſes Wort bedeute, ich führe hier nur an, daß in Hamburg die Admiralität das Gericht ſey, vor welches alle die Schifffahrt angehende Sachen gehören. Sie beſorget insbeſondere mit der Stadt-Cämmerey die Sicherheit der Fahrt auf der Elbe.

Admiralitäts-Gerichte in Hamburg übet die Gerichtsbarkeit in See-Sachen, und ließ ihre Kauffahrer mit Kriegs-Schiffen bis durch die Straße begleiten. Sie unterhielt zu dem Ende zwey derſelben, welche Convoyer heißen, und hat zween Capitains in Dienſten.

Aenker. Iſt eine von den 20 Zünften der Straßburger Bürger, wozu hauptſächlich die Schif-

* Unter dem Kaiſer Ferdinand dem II. ward der Herzog von Friedland zum Reichs-Admiral ernennt.

Schiffer und Schiff-Bauer gehören.

Afrika. Heißt Arabisch Alkebula, indianisch Bolecath, liegt uns Europäern gegen Mittag, ist ohne die Erd-Zunge von Sues ganz mit Wasser umgeben. Nordlich ist ihm das Mittelländische, zur Linken über der Linie das Atlandische, unter derselben das Aethiopische, zur Rechten unten das Indianische, oben zwischen ihm und Asien das rothe Meer. Anfangs führte nur ein kleiner Theil von dem Welt-Theile diesen Namen, der wo Carthago lag, nachdem ward der ganze Streif an dem mittelländischen Meer so genennet, so weit nämlich die Römer gekommen, das übrige hieß Aethiopien. Endlich ist es aufgekommen, die ganze von dem mittelländischen Meere bis an das Cap der Caffern hereingehende halb-Inseln, so zu nennen. Die gröste Breite ist 1200 deutsche Meilen, und von der Straße von Gibraltar bis zum Vorgebirge 1050 Meilen. Man suche das übrige in den Reisebeschreibungen.

Afrikanische Compagnie in Emden. Ward 1681 von Friedrich Wilhelm octroyret. Sie hatte ein Etablissement auf der Küste von Guinea, alwo sie auf dem Berge Marfort ein Fort gebauet hatte. Der Officier, den der Churfürst dazu gebraucht, war ein gebohrner Preuße, und hieß von der Groeben. Er hat eine Beschreibung seiner Reise nachgelassen, welche mehr gelesen zu werden hoffen könnte, wenn sie mit mehr Geschmack und Ordnung geschrieben worden. Unter den Schutz dieser Festung, welche Groß-Friedrichsburg hieß, haben sich nachher verschiedene nahe Oerter gegeben, und zu Groß-Friedrichsburg sind noch die Forts Dorothea und Takrama gekommen. Weil aber diese Besitzung zu weit war, hat sie Friedrich Wilhelm der König erst 1718 an die West-Indische Holländische Compagnie vor etliche 1000 Ducaten verkauft. Die Küste hat guten Anker-Grund, das Land ist reich, gut gebaut, man kann Sclaven, Gold-Staub und Salz allda kaufen, man lobet die gute Gemüthsart der Einwohner, und aller dieser Vortheile ungeachtet ward es verlassen. Es gehöret nicht vor mich, die Gründe hierüber zu untersuchen, und ich glaube auch

nicht, daß es leicht seyn wird die wahren anzuführen, weil uns die Fürsten selten in die Geheimnisse ihrer Verrichtungen sehen lassen. Es bleibt diese Einrichtung indessen mit allen ihren Umständen ein belehrendes Beyspiel, daß man auch in den Staaten Souverainer Fürsten, dergleichen unternehmen, und den größten Vortheil erhalten könne. Die afrikanische Compagnie hat ihren Untergang dem Neide freundschaftlicher Mächte zu verdanken.

Afrikanische Compagnie in Dännemark. Ist 1755 gestiftet, und bestehet seit der neuen Octroyrung 1766 aus 130 Actien zu 1000 Rtlr. Sie handelt ausschließungs Weise vom 36ten bis 22sten Grad.

Afrikanische Compagnie in Engelland. Ist nur den Namen nach da, weil die Interessenten des Handels nach Afrika unter neun Commissarien stehen. Die Besitzungen, so die Compagnie gehabt, und alle ihre Grund-Stücke gehören seit 1750 der Krone, und der König erhält die Festungen und Truppen. Sie war zuerst 1661 gestiftet, hatte große Rechte, und hieß nach einer Erneuerung die königliche Compagnie der Avanturier, weil in der That der größte Theil der damaligen englischen Königs-Familie daran Theil hatte, man gab ihr 112142 Pfund zur Entschädigung, da sie die neue Form erhielt.

Aiguilles von Bourdeaux. Sind kleine und scharf spitzige Fischer-Schiffe auf der Gaskonischen Küste.

Allgemeine Handlungs-Compagnie in Dännemark. Hat nur den Octroy auf den Wallfisch-Fang und Handel in Grönland. Sie beschäfftiget sich mit dem nach Guinea und West-Indien, und demjenigen, so einzelen Kaufleuten zu schwer zu unternehmen werden dürfte.

Almadie. Kleines afrikanisches Fahrzeug mit Birken-Rinde belegt, ohngefehr von 24 Fuß Länge. Man nennet auch andere Fahrzeuge in dieser Gegend so, welche bis 80. Fuß lang, vorne spitzig und leichte am Holze erbauet sind.

Altgebacken Volk. Nennen die Holländer die See-Leute, welche durch viele Fahrten und Aufenthalt in Ost-Indien so ausgemergelt sind, daß ihr ganzes Leben eine Krankheit ist.

Amerika. Der vierte Theil der bekannten Erdfläche, nimmt fast eine ganze Halb-Kugel allein. Behaim hat es 1485 entdeckt, nach ihm ist Columbus gekommen, der vermuthlich dessen Nachrichten gefolget, und endlich hat Americus Vesputius es besser bekannt gemacht, da er 1497 dahin gieng, und dem großen Welttheil, ich weiß nicht warum, den Namen gegeben. Die Spanier glaubten, da unter der Königinn Isabella die Erfindung vor sich gegangen, da über dem der Papst dem Reiche dasselbe zugetheilt, alles Recht darauf allein zu besitzen, welchen man aber so wenig Glauben gegeben, daß jetzt die meisten Europäer allda Besitzungen haben. Die dasselbe umgebende Meere, sind Del Sur und Del Nord, sie hangen durch die Meer-Engen des le Marie und Brovers zusammen.

Amina Compagnie von. Die seeländische Cammer. Die westindische Gesellschaft legte diese Pflanz-Stadt vor eigene Rechnung mit großem Nutzen an unter Octroy der Staaten, sie haben zuweilen bis 30 Retur-Schiffe gehabt. Da aber 1750. diese vorbey war, so wollte die Cammer von Holland die Verlängerung nicht zugeben.

Anfuhrt. So viel als geschlossener Hafen. Siehe Hafen.

Anfuhrt. Ein eingefaßtes Wasser, darinnen Schiffe vor Sturm-Winden sicher liegen, sie sind natürlich oder gekünstelt, ersteres ist ohnstreitig besser.

Angel-Punkt, as Punkt. Siehe Pol.

Anker. Ist jetzt gewöhnlich ein eisernes Werkzeug, wie ein doppelter Haken gestaltet, sehr stark und schwer. Die Tyrhenner, sagt Plinius haben den Anker erfunden, andere sagen es sey Midas der Erfinder. Nach den Monumenten zu urtheilen, sahen einige alte ganz anders als unsere heutigen aus, denn sie hatten nur einen Haken. Den zweyhakichten schreibt Plinius einem gewissen Eupolemus oder dem Amarchasis zu. Die Helden auf der Argo, banden ihr Schiff an Felsen, oder ließen Steine an einem Stricke ins Wasser um sich festliegend zu machen. Die Phönicier führeten, als sie die spanischen Küsten besuchten, hölzerne Anker und beschwereten sie mit Bley, und gar wie man erzählt mit Silber, weil sie dessen so viel

in Spanien gefunden. In China, Siam und Ceylan und anderwärts hat man noch hölzerne mit Steinen beschwerte Anker. In Spanien und in der Süd-See findet man Metallne, sonst aber geschmiedete Eiserne. Um sich von ihrer Stärke einigen Begriff zu machen, so kann man bemerken, daß ein Anker nach unsrer heutigen Art von 18 Fuß Länge, wie man ihn vor ein Schiff von 45 Fuß Breite schmiedet, 6000 Pfund wiege.

Seine Theile sind:

1. Die Anker-Ruthe.
2. Die Arme.
3. Die Schaufeln, Haken, Fliegen, Flunken.
4. Die Anker-Krücke.
5. Der Anker-Ring.

Wir werden jedes unter den Artikeln besonders erklären. Hier müssen wir sie in ihrem zusammengesetzten besehen. Der Anker soll das Schiff feste halten. Man wirft ihn in die See mit einen Kabel an dem Ring. Dieser ist über der Anker-Krücke, welche von Holz gemacht ist, und queer gegen die Ruthe fest stehet. Letztere machet mit den Armen das Anker-Kreuz, und ist wie die Schaufeln oder Flunken von geschmiedetem Eisen. Der ganze Mechanismus beruhet also darauf, daß allemal eine von den Schaufeln in den Grund einhake und fest halte, welches durch die leichte Krücke so das Wasser erhebet, und durch die Stellung der Schiffe erhalten wird. Wenn der Anker geworfen wird, so sinkt das Anker-Kreuz zum ersten unter. So bald der Anker den Boden berührt, legt er sich auf die Seite; die Anker-Krücke lieget entweder Horizontal auf dem Boden, und so greift eine Schaufel gewiß ein, oder wird vom Wasser gehoben, weil sie leichter ist schief gegen den Boden gestellet. Die Folge ist wie im ersten Fall. Ohne Anker-Krücke würde sich das Anker im Meer platt niederlegen, und so gar wenn der Kabel angezogen wird mit in die Höhe gehen. Um den Anker fester zu halten, beschweret man ihn mit Kugeln, besonders aber trägt die Länge des Kabels zum guten Ankern bey. Die Gewohnheit bey Bestimmung der Größe des Ankers ist ihn nach den größten Balken des Schiffes ins Verhältniß zu setzen, und man giebt dem größten Anker, dem Noth-Anker, auf französi-

schen

schen Schiffen zur Länge seiner Ruthe $\frac{2}{3}$ des Balkens. Es giebt aber auch kleinere auf den Schiffen, bey einigen richtet man es nach der Schwere ein, nämlich man giebt ihm die Helfte des Gewichtes vom Tau. So wird ein Boord-Anker eines Schiffes vom ersten Rang bis 7288 Pfund. Diese Schwere fällt bis auf 100 Pfund. Die Ruthe nimmt in der Dicke gegen das Kreuz zu, und die Arme verdicken sich gegen den Punkt, wo sie an die Ruthe stoßen, so wohl um die größte Schwere dahin zu bringen, als auch wegen der Festigkeit. Um den Anker zu probiren läßt man ihn von einen Kran auf die Erde an einen Kabel herunter fallen, und nimmt alsdenn gewahr, ob eine Fliege eingreife. Man macht ordentlich zween derselben an den Anker, aber man hat auch Ring-Anker mit einer, wenn ein Schiff beständig liegen bleiben soll, und andere mit vieren, wie Galeeren Anker.

Anker bekleiden. Wenn man in mürben, als Sand, Morast ꝛc. ankert, so schneiden die Schaufeln ein, graben darinnen und werden loß. Man bekleidet sie daher, daß heißt man bindet Bretter darüber. Man nennet diese hohle Stücke Holz-Anker-Schue. Die Holländer aber geben diesen Namen besonders gewissen Hölzern, so sie über die Anker-Schaufeln machen, damit sie nicht an die am Stoß-Kanten oder Bark-Hölzer stoßen. Wenn die Anker fassen, bleiben diese letzte Art Schue an einem Tau schwebend hangen, und dienen ihn folgends nicht zu bekleiden.

Anker-Bug. Ist der gewöhnlichste im Gebrauch auf dem Schiffe, und kleiner als der erste. Ein mittelmäßiger Anker, welchen man einem andern entgegen wirft, er heißt auch Gabel-Anker.

Anker fangen. Heißt ihn an seinen Ort ans Schiff setzen, wobey man sich des Anker-Hakens bedienet: das Anker aus dem Grund loß zu heben.

Anker fischen. Heißt einen verlohrnen Anker aufsuchen. Man befestiget ein Tau mit seinen Enden an zwo Schaluppen, man beschweret die Mitte des Taues mit Kugeln oder dergleichen, so daß es ins Wasser auf den Grund reicht. Die Schaluppen ziehen wenn man fortrudert, das Tau mit sich, welches auf dem Grunde fortschleppt,

schleppt, an dem Anker sich anhängt, und den Ort anzeigt, wo es befindlich.

Anker-Flunken. Sind die Schaufeln die Haken am Kreuz, oder dem untern Theile des Ankers, daran einer allezeit eingreifen muß.

Anker-Gabel. Siehe Bug-Anker.

Anker-Galeeren. Ist von dem Schiff-Anker merklich unterschieden. Er hat statt zwey Haken, derselben vier, ist aus einem Stücke geschmiedet, und hat oben an der Ruthe einen Hast, in welchen ein Ring befestiget, daran der Tau hängt. Dieser läuft über einer Rolle in einer Rinne fort. An dem Tau zieht die ganze Ruder-Zunft bis der Anker an die Rolle kommt, alsdenn hält er an. Es überwirft sich die Rinne, in welcher das Tau lauft, über einen Angel auf einmal, und der Anker kommt an seinem Ort zu liegen.

Anker-Grund. Ist ein Posten in der See, wo man bequem vor Anker liegen kann, eine Stelle, wo man Wasser genug, um nicht aufzutreiben, hat. Der Grund muß nicht zu tief seyn, damit man ihn mit dem Tau erreiche, er muß fest genug seyn, die Anker zu halten, und rein, das ist ohne Klippen, woran sonst die Tauen zerreißen können. Die Franzosen nennen einen Posten, wo man Wind-Stille hat, Abri. Große Schiffe, wie die von der Linie, suchen 40 Fuß Wasser.

Anker-Haft. Ist ein großer festliegender Anker, der beständig in dem Hafen lieget, und die Schiffe zu Bugsiren dienet.

Anker-Haken. Ist ein starker eiserner Haken, der den Anker, wenn er aus dem Grunde kömmt, ergreift.

Anker lichten. Heißt solche aus dem Grunde heraus winden, damit das Schiff loß werde, es geschiehet mit dem großen Spill oder Kabestan, eine sehr mühsame, langwierige und noch zu verbessernde Methode. Man windet den Kabelaar auf die Welle, der Kabel folget ihm, das Schiff beweget sich gegen das Anker so nahe fort, daß es senkrecht darüber stehet.

Anker-Recht. Ist die Freyheit ohnentgeldlich zu ankern. Die Holländer haben eines in Frankreich durch Traktaten erhalten.

Anker-Stange oder Ruthe. Ist die starke eiserne Stange,

das

das Haupt-Theil des Ankers vom Ringe bis zum Kreuz.

Anker-Krücke. Bestehet aus zweyen etwas herabgekrümten zusammen gefügten Hölzern, durch deren Mitte die Stange gehet. Sie machet, daß der Anker im Wasser nicht auf seine Fläche zu liegen kommt, denn dadurch daß sie sich aufrichtet und horizontal in dem Wasser lieget, oder auch, indem sie schief fällt, verursachet sie, daß ein Haken in den Grund greifet.

Anker-Schu. Siehe Anker bekleiden.

Anker-Tau. Kabel ist das Tau, daran der Anker hanget. Alle Schiffe, die weite Reisen machen, sollten ihre Anker-Tau allezeit mit Ketten verstärken, damit sie im felsichten Grund, wo diese Fahrzeuge sehr oft aus Noth liegen müssen nicht zerreißen. Der Herr von Bougainville verlor aus Mangel dieser Vorsicht, bey der Insel Utasiti in einigen Tagen 6 Anker von seinen zwey Schiffen. Man thut sehr wohl, wenn man das Tau durch ein anders beym Auslassen verlängert, es hilft den Anker fest erhalten. Siehe Tau und Kabel.

Anker werfen. Heißt den Anker in die See fallen lassen. Wenn es geschiehet, muß sich das Schiff in Bewegung befinden, aber um die große Geschwindigkeit etwas zu mindern, werden vorher die Seegel eingezogen. Der Anker greift nicht allemal gleich fest genug in den Boden, sondern pfleget ein wenig hinter dem Schiffe zu schleppen bis er fest wird. Man läßt gerne nur die kleinern fallen, weil sie weniger Mühe zu lichten kosten, aber man siehet sich indessen oft genöthiget, auch die Haupt-Anker fallen zu lassen, wenn der Grund tief ist, wenn die Winde stärker werden, oder wenn man die andern durch verschiedene Zufälle verloren hat. Man wirft das Anker auch von hinten (hinterwärts vertauen) hierdurch werden die vordern Anker fester, und das Schiff auf der Stelle erhalten. Der Ankertau gehet alsdenn längst den Stoßkanten durch eiserne Ringe, so gegen des Constabels Cammer sind, oder auch durch die Pforten dieser Cammer durch.

Anker-vor-liegen. Das Ankern der Flotte kann man auf gewisse Weise sehr wohl so ansehen,

wie

wie das Lagern im Land-Kriege. Der Anker-Platz einer Flotte erfordert einige und zwar höchst wichtige Umstände. Zu erst muß der Grund gut und fest seyn. Man muß gegen Wind und Wetter bedeckt liegen, man muß mit eben demselben Winde, der den Feind anbringen kann auch Seegelfertig seyn, und ihm denselben streitig machen können. Man muß sich nach gelichtetem Anker geschwinde in die Linie zu setzen im Stande seyn, ohne daß die Schiffe in Gefahr stehen, an einander zu treiben. Daher liegt eine Flotte gern auf dem Strich, der gegen dem Wind senkrecht ist in einer oder mehr Linien. Zwischen jedem Schiff bleiben alsdenn 60 Ruthen, und die Linien 3 Kabel-Längen aus einander. Inzwischen muß eine Flotte, die auf der Rheede Eingang ist, oder in einer Bucht oder Hafen lieget, so viel, wo nicht mehr als eine Land-Armee vor die Sicherheit sorgen. Denn ob es gleich nicht wahrscheinlich scheinet, daß der Feind sich in die Fahrt wagen werde, so lehren doch viele Beyspiele, daß es von geschickten und kühnen Admiralen unternommen und glücklich ausgeführet worden. Eine Flotte lagert sich in Eskadren gegen den Eingang der Bucht über so dicht, daß kein Schiff zwischen beyden durchsetzen kann. Die Brander und kleinen Fahrzeuge liegen ganz am Lande, damit der Feind, der einsetzen wollte, sich zwischen zwey Feuer befinde, Die Fronte der beyden ersten Schiffe der Eskadren, wird mit starkem Pfahlwerk und Gattern gedeckt. Vor dem Hafen befinden sich Wacht-Schiffe, man hält allezeit einige Schiffe fertig auszulaufen, man versiehet die Küsten und Einfahrt zwischen denselben mit Stück-Bettungen, so sie bekreuzen, man versenkt wohl gar Schiffe, leget Prahme vor u. s. w.

Anker-Wurf. Ist der kleinste von allen. Man bedienet sich desselben nur beym Bugsiren, oder ein Schiff auf der Rheede von einem Orte zum andern zu wenden.

Angel-Punkt. Siehe Pol.

Ansetzen. Heißt ein Tauwerk an das Schiff oder sonst etwas anders fest machen.

Antackeln. Heißt ein Schiff zur Fahrt in Stand setzen, es mit Seegeln, Mast, Tauwerk, Ankern und Winden versehen.

In der mittelländischen See heißt es Far la Parensana. Leo sagt, man müsse beym Antackeln verschiedene Erfordernisse zum Tackel=Werk doppelt haben, als Anker, Ruder und ihre Nägel, Seegel und Strick=Werk von allerley Art. Bey uns ist dieses etwas gewöhnliches, und erstreckt sich bis auf Masten und Raan.

Antreiben. Heißt ein Schiff stoßen, es sey von ohngefehr oder mit Vorbedacht, und in der Absicht um es anzufallen. Man saget im ersten Fall lieber auftreiben, im zweyten Entern. Man kann es auch Antreiben heißen, wenn die Alten mit ihrer starken hervorragenden Gallion so sie Schiffs=Schnabel nennten, gegen das feindliche in der Seiten desselben zu treffen suchten, es durchbohrten, zum Sinken brachten oder wegnahmen. Man hat in Gefechten des Hoch=Boords gegen Galeeren gesehen, daß jene auf diese mit solcher Gewalt angesegelt, daß letztere umgestürzet, ihre Maste und Tau=Werk zerrissen, die Ruder abgestrichen und zernichtet worden, wie 1602. einer Galeere des Spinola bey Flüßingen mit den Seeländern begegnet ist. Dieses heißt in Grund seegeln. Man treibt auch auf ein Schiff mit dem Schnabel gegen seine Flanken um es Leck zu machen. Diese Methode war bey den Schiff=Gefechten der Alten die gebräuchlichste.

Aposti. Ist der welsche Namen des Geländers, auf welchem die Ruder der Galeeren liegen, jeder derselben ist an einen starken hölzernen Nagel mit einem Stricke so befestiget, daß er sich nach allen Seiten bewegen läßt.

Arbaletriere. Heißt auf der Galeere der Platz wo die Soldaten, insgemein hinter einem Schanz=Kleid stehen, kommt von dem Worte Arbaletrier her, welches den mit Armbrust versehenen Schützen andeutet, dergleichen die Galeeren auf sich hatten. Der Kaiser Leo führet an, daß man auf den Kriegs=Schiffen seiner Zeit über dem vornstehenden Feuer=Rohr oder Syphon eben eine solche Erhöhung erbauet, allwo die Soldaten mit Wurf=Gewehr angestellet worden.

Archipel. Eine See=Strecke, in welcher viele Eyländer und Inseln befindlich. Wir kennen den griechischen Archipel zwischen Morea und Macedonien,

Romanien, Natolien und Candien, der auch von den Türken zum Gegensatz des schwarzen Meeres das weisse, sonsten aber das ägeische Meer genennet wird; wir haben ferner den Archipel von St. Lazarus, bey den philippinischen Inseln, den maldivischen, den mexikanischen, den Archipel von Neu-Holland. Nicht alle See-Strecken, die mit Inseln häufig unterbrochen sind, werden so genennet.

Arcke. Ein forn spitziges, hinten breites Fahrzeug auf der Ober-Elbe mit plattem Boden.

Arche. Ist ein Rhein-Fahrzeug, so Wein in Holland bringt, es ist unten platt, hoch von Boord, oben enger, und an Vor- und Hinter-Steeven bauchit, auch Aack.

Argosie. So viel als Caracken.

Argousin. Ein Galeeren-Officier, der die Aufsicht über die Sclaven hat, man könnte ihn Profos nennen. Unter ihm und seinen Gehülfen stehen zehn Mann, welche die Sclaven bewachen.

Argo. Ist der Name, den die Griechen den langen und zu großen Fahrten bestimmten Schiffen gaben, das Schiff, in welchem die Helden aus Griechenland nach dem goldenen Fließ fuhren war dergleichen. Daher kommt der Namen Argonauten.

Armadille. Sind kleine spanische Kriegs-Schiffe in den indischen Gewässern zur Sicherheit der Seefahrt und Verhinderung des Unterlaufs.

Armadille, unterhalten die Spanier in West-Indien zum Perlenfischen.

Armadille. Eben diesen Namen geben die Spanier kleinen Observations-Flotten in Neu-Spanien, solcher sind zwo. Die Südliche ist in Calao dem Hafen von Lima, die Nordliche in Carthagena, sie dienen besonders gegen die Contraband und Flibustiers.

Armatör. Ist ein mit Pässen des Staats ausgerichtetes Privat-Schiff, so gegen die Feinde ficht und Beute macht. Der Capitain eines solchen Schiffes heißt auch so. Oft nennet man sie Caper. Es ist aber allemal zu merken, daß sie wie Land-Parteyführer Pässe haben müssen, weil man sie sonsten vor Freybeuter ansieht und so bestraft.

Bey angehendem See-Kriege pflegen die kriegenden Mächte ihre beyderseitige Unterthanen zum

zum Armiren aufzumuntern. Sie geben ihnen die Erlaubniß darzu sehr gern und bestimmen ihr Vortheile nach dem Verhältnisse, so sie nöthig finden. Nach See-Gebrauch wird es damit überhaupt ohngefähr folgender Gestalt gehalten. Es ist ihnen erlaubt, alle feindliche Schiffe anzugreifen, ingleichen die auf andern Schiffen befindliche Contrebanden, oder dem Feinde zustehende Güter zu nehmen, dagegen müssen sie in allen Häfen und See-Strecken der freundschaftlichen Fürsten und Staaten keine Priesen machen, noch in den Flüssen und Rheeden, so nur einen Canonschuß davon sind. Sie müssen alle gemachte Priesen in einen Ort des Staats bringen und allda darüber urtheilen lassen, sie müssen drey bis vier der angesehensten Leute von den genommenen zum Verhör an die Admiralitäts-Richter vorführen. Alle Briefschaften, Listen, Nachrichten gleich, nachdem sie genommen, von zwey oder drey Leuten bezeichnet, ausliefern. Von dem genommenen muß vor dem Spruch der Admiralität nichts veräußert werden. Denen mit andern Mächten vorstehenden Traktaten muß in nichts zuwider gehandelt werden. Es ist ihnen nachdem erlaubet, alles auf dem genommenen Schiff bis auf die dem Staat durch Verordnung vorbehaltenen Stücke zu verkaufen. Sie müssen den Schiffen des Staats Dienste thun. Alle Führer solcher Schiffe, müssen mit dem Schreib-Amt der Admiralität in Brief-Wechsel stehen und nichts zu melden unterlassen. Alles, so sie vom Feinde oder den Fahrzeugen der Nation auf den Seen erfahren, melden. Bey eben diesem Gericht müssen sie ihre Pässe holen, und eine Liste von ihrem Schiff, Mannschaft, Ladung, Munition, Proviant eingeben, und zur Sicherheit ein gewisses Geld niederlegen, woran sich der Staat wegen des Zehenden, und der Exceſſen, so sie begehen können, halten kann, die Vertheilung der Priesen geschiehet nach verschiedenen Maaßgebungen. (Siehe Caper.)

Armiren. So viel als Ausrüsten, ein Schiff beschicken, die feindlichen anzugreifen, eigentlich wird das Wort nur gebraucht, wenn dergleichen mit Kauf-Waaren geschiehet. Man hat halb armirte Schiffe, die außer dem zur Fahrt nöthigen

Volk auch die zu Kriegs-Unternehmungen erforderlichen Officier, Leute und Kriegs-Vorrath haben. Die Franzosen pflegen ihre Kauffahrer die weite Fahrten haben, halb zu armiren, daher sie auch weniger als die Holländer laden. Die Mode, Kauffahrer zum Kriege auszurüsten, war in den alten Zeiten annehmlicher als jetzt, man rüstete sie mit Maschinen und Soldaten, und sie hießen alsdenn Kriegs-Schiffe. Aus diesem Umstand läßt es sich begreifen, wie jene Flotten so stark haben seyn können. Es war eben so möglich in einem Lande, wo See-Handel war, eine große Anzahl Schiffe zu armiren, als es jetzt ist, Transport-Schiffe anzuschaffen.

Artikels-Brief. So nennen die Holländer die Verordnung oder Reglements vor ihre Schiffer, Soldaten und den See-Staat. Jede See-Macht hat dergleichen, alle aber kommen mit einander überein. Da man die Holländischen besonders lobet, so wird in den Verordnungen bey andern Mächten das meiste daraus beybehalten. Ich kann bey dieser Gelegenheit einiges über das Schiff-Recht, überhaupt, dessen Grund, diese Verordnungen sind, anmerken. Alle See-Gesetze können in Civil- Criminal- Policey- und Militair-Verordnungen getheilet werden. Die Bürgerlichen betreffen das Mein und Dein; die Rechts-Sachen, die Criminal-Gesetze, die Verbrechen; beyde sind dem gemeinen bürgerlichen Recht sehr anstimmend. Die Policey-Gesetze der Schiffe sind strenger als die in den Städten, auch in denen, wo man diese Seltenheit in Uebung hält. Die Militarische aber, betreffen endlich das, was man in Beziehung auf den Krieg zu thun hat. Die Policey auf den Schiffen ist streng sagte ich, und wird genau beobachtet, weil aus ihrer Uebertretung sehr üble Folgen entstehen können. Ich will einiges z. B. sagen. Alles, so auf dem Schiff ist, muß in der Beth-Stunde erscheinen, und sich anständig aufführen, bey Geld- und Leibes-Strafen. Niemand muß anders, als in den bestimmten Orten, Toback rauchen; niemand mehr, wenn Rast geschlagen ist, herum gehen; niemand fremde Sprache sprechen. Wenn das Zeichen zum Einschiffen gegeben, muß jeder da seyn; niemand muß

sich

sich an eine andere Schüssel setzen, als wohin er gehöret; niemand muß das Essen verderben, oder von dem Ort, wo man speiset, etwas wegnehmen. Niemand muß fluchen oder hadern. Wer das Messer ziehet und einen verwundet, wird mit dem Messer durch die Hand an den großen Mast gestoßen. Der Todtschläger wird zur See an den getödteten gebunden, und mit ihm in die See geworfen, zu Lande aber enthauptet. Bey kleineren Verbrechen, als Schlafen auf der Wacht, Hader und dergleichen, ist die Strafe des Kielhalens, (siehe Kielhalen.) oder das Strickschlagen, Daggen laufen von einem Quartier oder der ganzen Equipage, daß an den Mast und Kabestan in Arrest schicken, üblich. Karten und Würfel werden nicht aufs Schiff gebracht. Wer Händel anfängt, muß dreymal von der Raa fallen, das gestohlne muß vierfach ersetzt werden, der Thäter wird willkührlich zum ersten mal, zum zweyten, mit Kielhalen, und vor das dritte mal mit dem Strang gestraft.

Gleich strenge sind die militarischen Gesetze wegen der Ordnung in den Gefechten und in dem Dienst, wegen der Wachten und Arbeiten auch in Beziehung auf die Officiers gegeben. Sie sind hart. Wenn sie immer gehalten, und nirgends aus Gunst oder einer der Menschheit Schande machenden Nachsicht, unter dem Vorwand, die Nation ist nicht anders, hintan gesetzt würden, so wäre es noch besser. Ich muß Beyspiele daraus anführen, die Meutmacher werden hart bestraft, der, welcher einen angiebt, bekommt eine Belohnung von 25 holländischen Gulden.

Die Capitains und Anführer der Schiffe sollen die Befehle ihrer Vorgesetzten aufs genaueste befolgen. Sie werden zum Verlust des Lebens, wenn sie wissentlich dagegen handeln, und zu willkührlicher Strafe verdammt, wenn es aus Unachtsamkeit geschehen. Wer in Gefechten etwas versäumt, dadurch er den Feind Abbruch thun kann, hat das Leben verwürkt. Ein Capitain muß sich ohne besondern Befehl in keinem andern als in einem dringenden und erweislichen Nothfall mit seinem Schiff aus der Linie machen. Die Schiffe müssen sich im Seegeln, damit sie beysammen bleiben können, nach ein-

ander, besonders nach denen richten, die zum schlechtesten beseegelt sind. Wer sich im Gefecht, ohne einige Schüsse unter Wasser abziehet, hat das Leben verwürkt. Wenn sich ein Capitain aber auf einige Zeit nothwendig aus dem Gefecht begeben muß, müssen ihn die andern decken. Wenn mehrere durchgehen, ohne daß sie vom Admiral dazu Ordre haben, soll ihnen die Entschuldigung der Gesellschaft nicht helfen, sondern sie sollen als Poltrons und Blooduarts gehangen werden.

Die Flotte muß im Gefecht jederzeit den Wind zu nehmen suchen, und die Versäumniß dieses Punkts muß hart bestrafet werden. Die so zu sehr vom Wind und Feind abgekommen, müssen alle Seegel beysetzen um heranzugelangen. Wenn die Flotte den Wind hat, muß alles angewandt werden, feindliche Schiffe zu Entern und anzugreifen. Die Distanzen der Eskadern und der Schiffe müssen wohl beobachtet werden. Der Capitain muß die Befehle und Signale bey Lebens-Strafe beobachten. Ein Capitain, der sich ergiebt, hat das Leben verwürkt. Wenn ein Schiff im Gefecht Mastlos wird, muß ihm das nächste helfen, und es vom Feind abbugsieren. Man muß ein solches Fahrzeug lieber in Brand stecken, als dem Feind überlassen. Die Brander müssen sich in dem Gefecht zu denen Schiffen, die zum nächsten am Feinde sind, halten, und unter Begünstigung ihres Feuers anzulegen suchen. Die Officier müssen ihre Leute durch Zureden, Drohungen, Strafen und Versprechungen muthig machen. Der Admiral muß auf alle Fahrzeuge große und kleine, Leute vertheilen, welche auf die Beobachtung der Befehle und der Schuldigkeit halten. Der Schout bey Nacht hat insonderheit den Auftrag auf das Verhalten der Officier Acht zu haben, damit die, so etwas verbrochen, vor den Kriegs-Rath gebracht und bestrafet werden können.

Die Kriegs-Schiffe müssen keinem freundlichen Fahrzeuge Ueberlast thun, aber auch nichts von der Ehre der Flagge vergeben.

Kein Matrose muß in ein ander Schiff übergehen, keiner ohne Urlaub über Nacht am Land bleiben. Es darf nirgends anders als zwischen dem

Focke

Focke und großen Mast Tobak geraucht werden. Niemand muß mit Licht ohne Erlaubniß umher gehen, wenn Rast geschlagen, muß alles ruhig seyn. Die Wacht zieht nach einem Zeichen der Boots-Pfeife, oder der Glocke, auf und ab.

Auf das Pulver muß wohl Acht gegeben, es muß nie unnütz verzettelt, auch nicht eher auf den Feind geschossen werden, bis man ihm gehörig schaden kann. Von dessen Empfang und Gebrauch, muß richtige Rechnung geführet werden. Die Constabler und ihre Maats müssen auch ins Quartier gehen, und auf Schaoten und Halßen warten, nur die ersten dürfen mit dem Geschütz nebst ihren Gehülfen zu thun haben, und niemand darf außer ihnen in die Pulver-Kammer kommen. Die Officier müssen das Volk täglich in dem Schiffwerk an Tauen, wie auch im Laden des Geschützes und mit kleinen Gewehr üben. Die Zimmerleute müssen das Schiff so dicht als möglich, halten. Die Quartiermeister müssen bey Kielhalen Strafe, bey Tag und Nacht oben beym Essen gegenwärtig und aufmerksam seyn, daß der Rest der Mahlzeit in die Bottelerey gebracht werde.

Die Capitains müssen ihr Volk, so wie die Ordnung des Landes ist, speisen; das Volk muß sich, wenn es glaubt hiebey zu leiden, nicht empören, sondern es dem Haupt der Flotte melden. Die Verwundeten im Kriege, werden auf Kosten des Staats geheilet. Die, so an einem Back mit einander speisen, müssen sich in der Krankheit warten. Man hat auf die verschiedenen Arten von Verlust der Glieder Bezahlungen gesetzt, aber dieser Artikel ist bekannt; von den Wund-Aerzten sehe man ihren Artikel.

Die Schiffe müssen wenigstens dreymal die Woche geschrobet, gespült, und mit Wachholder ausgeräuchert werden. Es ist nicht erlaubt, mit Branntewein und Tobak zu handeln, und Frauenzimmer an Boord zu bringen. Alle Schiffe müssen, ehe sie abfahren, visitirt, und niemand, der einmal eingeschifft ist, ohne Erlaubniß des Admirals herausgelassen werden.

Die vom Feinde erbeutete Kisten, Packe und Briefe müssen nicht nach Belieben geöffnet,

sondern dem Schiffs-Officier überliefert, und an die Admiralität gesendet werden. Die Gefangenen müssen nicht versteckt noch losgelassen, sondern bewacht, und nicht anders als mit Wissen der Admiralität frey gelassen werden. Diese und die anderen Befehle werden von jedem Seemann beschworen. Alles dieses ist holländisch Recht. Ich könnte eben so gut Auszüge aus dem Englischen und andern Reglements beybringen, aber wer jenes gelesen, wird von der Verfassung und Ordnung eines Kriegs-Schiffs und Flotte zur Genüge belehret worden seyn.

In den Sammlungen der Kriegs-Rechte finden wir auch als eine Reliquie den Artikels-Brief, welchen Churfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg vor seine See-Leute gegeben hat, er ist vollkommen auf den holländischen Fuß eingerichtet.

Assekuranz. Ist der Contrakt, welchen zween Personen mit einander schließen, dadurch der eine sich vor eine Premie, welche nach Beschaffenheit der Umstände bis auf zehen von hundert steiget, allen Schaden, der in einer Seefahrt dem versicherten Schiffe an ihm selbst und seiner Ladung geschehen kann, zu vergüten. Man hält die Juden vor die Erfinder derselben, die Alten haben sie nicht gekannt, und ihnen hat also vieles gefehlet, was unsere See-Fahrten befördert. Man hat jetzo hierüber Gesetze, welche die Streitigkeiten entscheiden helfen, und Gerichte, wo dieses geschiehet.

Assekuranz-Compagnie dänische. Ist 1726 errichtet, ihr Grund-Capital ist von hundert tausend Mark.

Assekuranz-Compagnie in Genua, ward 1741 gestiftet.

Assekuranz-Compagnie in Neapolis, ist vom Jahre 1751.

Assekuranz-Compagnie Preußische. Ward 1763 ortroyret. Ihr Haupt-Stuhl bestehet in einer Million Thaler in vier hundert Actien. Sie hat drey Direktors, zwey Assistenten und ein Dispaschor. Die Premien werden wie die Auszahlungen in Friedrichsd'or geleistet. Sie versammlet sich alle Jahre. Der Vortheil und Schaden wird von den Aktionisten getheilet.

Assekuranz- und Haverey-Ordnung. Ist 1766 von dem Könige von Preussen heraus-

ausgekommen, und vor die beste dieser Art zu halten.

Asiatische Compagnie in Dännemark War 1616 angelegt, eigentlich aber blühte sie 1730 auf, da die Ostindische eingieng. Sie hatte 1753 einen Grund Stuhl von 1600 Actien zu 370 Mark. Sie schickt jährlich vier bis fünf Schiffe nach China, Bengala, Tranquebar.

Asiatische Compagnie in Portugall. Ward 1753 gestiftet.

Asien. Ist der zweyte Welt-Theil, der größte und reichste der alten Welt. Er wird gegen Norden vom Tartarischen, Nord, und dem Eis-Meer, gegen Osten, vom Chinesischen und dem Meer, gegen Westen, vom Mittelländischen, gegen Süden, vom indianischen und afrikanischen Welt-Meer umgeben. Von Afrika wird es durch die Enge bey Babelmandel unterschieden, die eigentlichen Gränzen sind nicht bestimmt. Es liegen sehr viele und große Inseln in diesen Meeren. Vom Hellespont bis zur Spitze von Malacca, sind dreyzehnhundert deutsche Meilen. Vom Chinesischen Meer bis zum Archipelagus sind siebenzehenhundert und funfzig. Die Europäer besitzen in diesem Theil sehr viel, ohne das asiatische Rußland zu rechnen. Die Holländer sind aber die mächtigsten durch ihre Ost-Indische Compagnie.

Asiento. Ein spanisches Wort, bedeutet so viel als Vortrag zu einem Pacht. Eigentlich aber war es ein Traktat zwischen der afrikanischen Compagnie in Engelland und Spanien gemäß, welchem jene den Spaniern Sclaven liefern sollten. Schon unter Philipp dem IVten und Carl dem IIten hatten die Engelländer diesen Handel. Im spanischen Erbschafts-Kriege erhielt ihn die guineische, französische Compagnie auf zehn Jahr um 48000 Negers zu liefern. Im Jahr 1713 erhielten die Engelländer diesen Pacht wieder auf dreyßig Jahr, da der Krieg von 1740 Anlaß gab, daß er vier Jahr eher unterbrochen ward, so wurden im aachner Frieden diese nachzuholen frey gestellet; 1750 aber, wurde dieses aufgehoben, und der Contrakt vermöge einer Vergütung von Spanien geendigt.

Assiento-Schiff, auch Permiß-Schiff. War das Schiff, welches den Engellän-

dern, laut des Assiento-Traktats, in das spanische Amerika zu schicken erlaubt ward. Die Spanier beschwerten sich über den Unterschleif, und dieses Schiff ist in der Staats-Geschichte beyder Lande, auch wohl von Europa ein Haupt-Angel gewesen.

Astrolabium. Ein Werkzeug der Schiffer, die Höhen der Sterne oder Sonne zu nehmen, und daraus die Breite des Orts zu schließen, wo sie sich befinden. Es bestehet in einem kupfernen Scheiben-Zirkel, auf demselben sind vier Zirkel aus einem Punkt beschrieben, der erste ist in viermal 90 Grad zum Höhenmessen, der zweyte in 365 Theile, die Tage des Jahres zu bezeichnen, der dritte in zwölfmal 30 Grade getheilet, die Zeichen des Thier-Kreises auszudrücken. Es wird vermittelst eines Ringes, so daran befindlich, an etwas angehangen. Der Höhenmesser stellet sich insgemein an den großen Mast, weil allda das Schwanken des Schiffes zum wenigsten merklich ist, zielet durch das auf der Scheibe Mittelpunkt beweglich befestigte Linial nach der Sonne, oder erwählten Stern, u. s. w.

Atalayas. Sind Wacht-Thürme auf den spanischen Küsten, besonders von Valentia; wenn die darinn stehende Schild-Wachten die Annäherung eines Corsaren anzeiget, werden die Einwohner der Gegend durch die Sturm-Glocke zusammen gerufen.

Avanturier. Heißt in der See-Sprache ein Kauffahrer, welcher in Gegenden, in welcher eine Compagnie Commission hat ohne Erlaubniß anleget zu handeln.

Avanturier amerikanische. Waren französische und englische See-Leute, welche in Amerika sich von Plündern der Schiffe erhielten. Sie sind sonst unter dem Namen der Bukanier und Flibustier bekannt. (siehe Flibustier.) Sie haben keine Wohnung, ihr Vaterland ist da, wo sie Beute machen; indessen haben sie doch einen Zuflucht-Ort und Niederlage gehabt. Funfzehn bis zwanzig derselben kamen unter einem Haupte nur mit ihrem Feuer-Rohr, Pistolen und Säbel in einem Kahn oder Pirogue vor die spanische Hafen kleine Schiffe zu erhaschen, und vermehrten sich nach der Hand. Sie sind, heißt es von ihnen,

so

so kühn und verwegen geworden, daß man ihre Streifereyen kaum glauben sollte, wenn nicht die französische von St. Domingo, unter dem de Ponti und Du Casse, Carthagena erobert hätten.

Avanturiers. Heißen auch die, welche bey der Etablirung der englischen Colonien Geld hergeben und Actien nehmen. Ferner, heißen auch die nach Deutschland handelnden Engelländer so, von welchen das deutsche Haus in Hamburg entstanden.

Avanturiers-Compagnie der afrikanischen- in Portugall: ist eine der neuesten See-Handlungs-Gesellschaft, deren vornehmster Gegenstand der Neger-Handel nach Brasilien ist. Sie ist 1724 octroyret, mit dem Bedinge, daß die Krone ihre Besitzungen wieder an sich ziehen könnte. Die Concession ward auf funfzehn Jahre gegeben, der Fond war eine Million Crusaden in tausend Actien.

Aue. — Heißt in Dännemark ein Fluß.

Aufbringen. Ein Schiff heißt es in der See wegnehmen und in einen Hafen bringen.

Aufhissen. Heißt in der Schiff-Sprache etwas herauf ziehen, das Seegel aufhissen ꝛc.

Aufholen. Heißt die Arbeit, wenn man das Boot oder die Schaluppe an Boord nimmt.

Auflaufen. Heißt mit dem Kiel des Schiffs aufs trockne fahren, so daß das Fahrzeug nicht Wasser genug hat. Man lauft von ohngefehr oder mit Willen auf. Geschiehet es am Ufer, so hat es den besondern Namen Stranden. Dieses pflegt das letzte aber klägliche Rettungs-Mittel der Schiffer zu seyn, welche vor dem Feind sich nicht mehr wehren können. Man strandet auch mit Willen, damit man mit der Fluth wieder Flot werden könne. Ein Schiff mit platterem Boden, kann da noch Wasser haben, wo eines, so tiefer gehet, schon auflauft. Man sagt im Spaß, er ankert auf dem Kiel.

Auflegen. Fahrzeuge zum Ueberwintern in einen Hafen bringen.

Aufstecken. Heißt die Flagge auf das Höchste der Maste oder auf das Haupot stecken. Man saget auch, einen Mast aufstecken, das heißt, einen Mast im Schiff aufrichten. Das

Aufstecken der Flaggen hat verschiedene Bedeutung. (siehe Flagge.)

Auges. Sind Kähne aus einem Stücke Holz. Die Griechen nenneten dergleichen Manoriion, könnten wir Deutsche nicht Tröge sagen. Man bediente sich ihrer auch zum Brücken-Bau.

Avis-Schiff. Jagd. Ein kleines Schiff zum Botschaften und hurtigen Verrichtungen gebraucht. Die Flaggen-Männer haben dergleichen in den Flotten allezeit zwey bis drey bey sich, welche Wacht halten und die Befehle verfahren.

Ausbringen. Heißt die Schaluppe von Boord in See setzen. Man setzet das kleine Boot zuweilen mit denen schon auf den Schiff eingetretenen Leuten in See. Es geschiehet dieses durch die an die Raa angehängte Rolle und Tauen.

Ausleger. Heißen im weiteren Verstande Kriegs-Schiffe, welche auf den Küsten zur Bedeckung kreuzen. (siehe Patasche.) Die Spanier unterhalten noch heute in ihren indianischen Gewässern gewisse Fahrzeuge an den Küsten Grarda Costa, Küsten-Bewahrer. Eigentlich sind die Fahrzeuge unter diesen Namen zu begreifen die in den Mündungen der Flüsse und Einfuhrten zu Hafen liegen, wie die Prahme, so mit Brustwehr und Canonen versehen worden und das Einlaufen hindern können. Man muß mit den Auslegern nicht die großen Schiffe verwechseln, welche eine Macht in einen Hafen oder Bucht, den sie bedecken will, beständig liegen hat. In dem Hafen von Batavia lieget dergleichen groses Schiff beständig, es hat eine Admiral-Flagge aufgehisset, und befraget alle ankommende Schiffe.

Ausrüstung. Heißt die Anschickung eines Schiffs zur Fahrt und die Besetzung desselben. Hieher gehören Matrosen, Soldaten, Kriegs-Bedürfnisse, Lebens-Mittel, Wasser, und was sonsten zur Nothdurft des Schiffes gerechnet wird. Das Schiff muß vorher schon angetackelt seyn.

Ausschiffen. Einige Zeit vorher, ehe ausgeschiffet werden soll, müssen die Soldaten sich ankleiden, ihre Gewehr fertig machen, frisch laden und die Taschen umhängen. Man theilet sie ein, wie sie aussteigen sollen. Die erste Nummer, tritt auf den Verdeck, die

zweyte,

Digitized by Google

zweyte, unter den Lucken an, die spanischen Reuter werden beschickt, die Pferde gelüftet und begossen, damit sie nicht schaden nehmen, wenn sie aus der großen Hitze des Bodens, wo sie gestanden, so gleich ins kalte Meer-Wasser kommen. Die Schaluppen werden ins Wasser gebracht, über die Bänke sind Planken zu einem Gange vor die Soldaten beym Aussteigen genagelt. Sie selbst unter ihren Anführern in gewisse Eskadern vertheilt, und ihnen angewiesen, was sie vor Leute einnehmen und wie sie folgen sollen. Diese Eskadern unterscheiden sich durch ihre Flaggen, wie bey den Schiffen geschiehet. Auf jeder Schaluppe ist ein See- und ein Land-Officier, über alle insgesammt aber hat einer den Befehl, der seine Adjutanten, wie der Admiral auf der Flotte bey sich hat, um seine Befehle verbreiten zu lassen. Alles geschiehet auch hier nach Signalen. (siehe Signal.) Das erste bedeutet, daß alles auf seinen Posten gehen soll. Die Transport-Schiffe gehen auf die Höhe hinter den Kriegs-Schiffen vor Anker oder legen bey. Die Schaluppen fahren jetzt jede dahin, wo sie angewiesen worden, und nehmen die Leute, wenn der Wind stark ist, unter demselben, wo nicht auf beyden Seiten, ein; so wie sie bestimmet und abgetheilet sind. Wenn nicht ganze Compagnien und Regimenter auf einmal auf die Schaluppen können, so theilen sich die Officier dabey ein, und stellen die Soldaten in die Ordnung auf die Fahrzeuge, in welcher sie austreten sollen. Die Generale formiren die Truppen, wie sie ankommen. Ich glaube, es müsse dieses aus der Mitte geschehen, denn die beyden Flügel können das Feld nicht so genau abmessen, daß nicht merkliche Lucken würden. Die spanischen Reuter werden gleich, so bald man aussteiget, gepflanzt. Wenn die Schaluppen hinter die Kriegs-Schiffe gehen, zu laden, fangen diese die Küste frey zu machen an, sie feuren hiebey nicht Lagenweise, sondern Schuß vor Schuß, und richten sich in ihren Absehen nach den Proben-Schüssen, so daß alles Feld beschossen und bekreuzet werde. So bald die Schaluppen ihnen gleich gekommen, hören sie auf, diese stellen sie so breit als möglich, und fahren mit Wind und

Ruder gegen das Ufer mit der Vorsicht nicht aufzulaufen und zwar so viel möglich, zugleich an. Ruckt der Feind beym Stillschweigen der Schiffe vor, so müssen die Schaluppen ihre Canonen und Passen gebrauchen. Man hat schon vorher die leichteren Schiffe, die dem Ufer näher kommen können, in einer krummen Linie auf beyden Flügeln vorgehen lassen. Die Galeeren scheinen hiebey von vortrefflichem Nutzen zu seyn, sie können horizontal bestreichen, ein Flanken-Feuer machen, und zuweilen dem feindlichen Schanzwerk gar in den Rücken stehen. Haben die Schaluppen das Ufer gereiniget, so setzen sie ihre Fahrt fort, so bald sie am Ufer halten, springen die Soldaten heraus, das Gewehr hoch, und die Tasche unter dem linken Arm. Die Schaluppen, so nicht ans Ufer kommen können, legen sich mit ihrem Vordertheil an das Hintertheil der vorderen, und bedienen sich ihrer statt einer Brücke. Wenn die Leute ausgestiegen, so suchen die Schiffe sie in ihren Flanken zu decken; die Transport-Schiffe nähern sich nun dem Ufer und die Schaluppen holen mehrere. Die leergewordenen nehmen ihre Signale ein, damit die Schaluppen nicht mehr an sie fahren. Der zweyte Transport wird am Ufer, wie es der General vor gut findet, ins zweyte Treffen oder Flanken gestellet.

Die Pferde-Schiffe nahen sich jetzt dem Ufer, so sehr sie können, heben die Pferde mit der Winde über Boord, und lassen sie ins Wasser fallen. Die auf dem Fahrzeuge fertig stehende Reuter fangen sie an dem Halfter-Stricke. Sattel und Geräthe wird ordentlich vorher ausgeschifft, doch muß man zuweilen mit Sattel und Zeug auswerfen, wenn man befürchtet, der Feind werde stark an Reuterey vordringen, oder wenn man seine gleich auf der Stelle gebrauchen will. Alsdenn macht man den Zügel auf dem Halse in den Mähnen fest, lüftet die Gürte und ziehet die Bügel auf. Auf die Cavallerie folgen die Lebens-Mittel auf ein Signal des Admirals an Land, so wie vorher schon bestimmt worden. Der Schiffer setzet so viel als ihm befohlen ist ab, hierauf folgt das Hospital und denn der Rest des Geräths unverzüglich, wenn die

die Armee hurtig marschieren und eine Unternehmung als etwan eine Belagerung vor sich hat, welche auch auf andern Rheeden geschehen kann. Der beste Ort zum Ausschiffen ist allemal der, wo, wenn sonst alles gleich ist, die Rheede eine gute Fronte zum Anlanden giebt. Eine Erdzunge, Vorgebirge zwischen zwo Buchten ist sehr bequem, indem sich die kleineren Fahrzeuge in diese legen, und das Aussteigen decken können.

Aussetzen. Heißt etwas an Land gehen lassen vom Schiffe. Die ersten Truppen, so die Russen im letzten Kriege in Preußen hatten, waren neun hundert bey Memel ausgesetzte. Die russischen Galeeren setzten die revalische Division von vier Regimentern in Preußen aus ꝛc.

Aussicht. Sind die perspektivische Abbildungen gewisser Objekte, die die Schiffe auf ihrer Fahrt an den Küsten sehen. Eyländer, Klippen, Berge von verschiedener Figur, Zusammensetzung und Farbe, welche sich überhaupt zuerst als eine dünne Wolke zeigen, wenn sie herbey geholet werden, aber sich deutlicher abbilden. Ein jedes Objekt stellet aus verschiedenen Gesichts-Punkten verschiedene Aussichten vor, daher auch die Bilder den Schiffen auf verschiedenen Strichen anders erscheinen.

Ausstecken. Heißt ein Tau fahren lassen, nachlassen, schießen lassen. Man läßt das Tau des Ankers zuweilen ganz schießen, wenn man nicht Zeit denselben aufzuwinden, auch nicht Lust zu kappen hat.

Aychen. Der Schiffe Cubischen-Innhalt bestimmen. Es geschiehet dieses, so bald das Gebäude fertig ist, durch verständige treue Leute. Man druckt denselben durch Tonnen aus, diese bedeuten entweder Raum oder Schwere, im letzten Fall zwey tausend Pfund, im ersten, vier Fässer. Einige Schiffe können so viel Tonnen-Maaß nehmen, als sie an Gewicht tragen, andere nicht, alles kommt auf die Struktur an. Man mißt den Raumcubisch aus, und nimmt 42 Cubische Fuß auf eine Seemanns-Tonne.

Azoge-Schiffe. Heißen in Spanien diejenigen, welche aus Cadix das Queckſilber zum Silberschmelzen nach Mexico und Neu-Spanien führen.

B.

Baacke=Bläse, Fare, Fanal. Leuchten oder Feuer, so auf einem Thurme, oder sonst erhabenen Orte, nahe an einem Hafen, oder auf der Rheede brennen, nach welchen sich die Schiffe des Nachts richten, so wird z. B. bey Skagen, auf einem Vorgebirge in Jütland, ein beständiges Steinkohlen=Feuer unterhalten, damit die Schiffer sich durch dieses Zeichen gewarnet, vor dem Skagerrade einer gefährlichen Sand=Bank hüten können. 1751 ward deshalb ein Thurm errichtet, weil die sonst dazu gebrauchte Höhe weggespühlet worden. Man hat auch bewegliche Baacken, da Feuer auf einem Fahrzeug, so vor Anker liegt, unterhalten wird. Es giebt Baacken, mehrentheils hölzerne Gebäude, welche, wie bey Hamburg, den Schiffern zu Wegweisern errichtet worden. Man machte neulich bekannt, daß an einer gewissen Küste in der Ost=See, ein Thurm, welcher eigentlich keine Baacke war, aber doch zum Zeichen in der Fahrt gedienet hatte, verändert worden sey, damit sich die Schiffe darnach richten können. Die Feuer=Thürme haben ihren Namen Faren, von dem berühmten Feuer=Thurme, den Ptolomäus auf der Insel Pharos setzen ließ, und welcher unter die Wunder der Welt gerechnet ward. Der Leucht=Thurm von Plymouth ist berühmt, er steht auf einer Klippe in der See. Der Genueser Leucht=Thurm liegt am Ende des Höft oder Male, ist 366 Stufen hoch, und auf demselben brennen in einer Laterne 36 Lampen, welche ein großes Licht geben. Die beständig auf diesem Thurm befindlichen Wächter, geben bey Tage, wenn sie ein Schiff sehen, dieses durch eine herunterhangende Kugel zu verstehen, so sie bis auf fünf vermehren. Diese Zahl deuten sie mit einer Flagge an. Die Leucht=Thürme haben, wie das Beyspiel zeigen kann, folgends doppelten Nutzen, einmal dienen sie den Schiffen den Weg vorzuleuchten, und denn auch zu Warten, oder Wacht=Thürmen. Die Genueser beschicken, so bald ihrer Baacke Signal zeiget, daß eine Flotte in der mittelländischen See ist, so gleich alle Canons auf ihren Batterien. Auf dem auf einen freyen

Felsen

Felsen in der See liegenden Leucht-Thurm von Livorno, brennen dreyßig Lampen in einer Laterne.

Baacke-Tonnen. Sind Körbe, Fässer, schwimmende Klötzer, Stücke Masten, dadurch die gefährlichen Oerter der Fahrt, besonders bey den Hafen, bemerkt werden. In Hamburg liegen beständig hundert große mit starken Bändern von Eisen gebundene, unten spitzige Tonnen in der Elbe, die vorderste heißt die rothe Tonne, sie sind mit Ketten und Steinen in Grund und aneinander befestiget. Sie sind schwarz oder weiß bemalet, und muß der Schiffer des Orts Gelegenheit wissen, um sich darnach zu richten. Wenn er in den Hafen oder Baye einlaufen will, ob nämlich schwarze oder weisse Tonnen die Fahrt bezeichnen, ob und wenn er sie rechts oder links lassen soll. Ein Lotse des Orts, kann zum besten Nachricht geben. In der großen Laguna oder morastigen See zwischen dem Meere und der Stadt Venedig sind nur einige Fahrten, welche durch eingeschlagene Pfähle bezeichnet sind, welche man allemal bey erforderndem Falle weghauen kann.

Baacken, oder Tonnen-Geld: ist das Geld, so die Schiffe vor diese Anstalt in dem Hafen bezahlen. Auf die Baacken, oder Anker-Wächter, müssen die Schiffer ihren Namen und den Auslaufs-Ort setzen, damit sie das Anker, wenn sie kappen müssen, dadurch wieder sich zueignen können.

Baaren. Sind die hohen Wellen vom Sturm.

Bac. Siehe Schaucke, Fähre.

Back. Platte. Die Schüssel, in welcher den See-Leuten das Essen angerichtet wird, ferner der Speise Theil einer Schiff-Cammeradschaft von Matrosen, denen in einer Schüssel aufgetragen wird. Die Holländer haben sechs bis acht Schiff-Leute in solcher Cammeradschaft, die Engländer nur vier. Diese Cammeradschaften heißen sich ein Backs-Volk.

Back. Heißt das vordere inwendige Theil des Schiffes auf der Galeere Tamburino. (welsch.)

Backassa. Ein Ruder-Schiff, fast wie die große Almadie, die Caraiben gebrauchen es, und rudern mit einer so geschickten

Art,

Art, daß man nichts platschern hört. Der Caraibe greift mit der Pagale oder Ruder, so weit er kann, indem er sich niederbuckt, und zieht im Erheben das Ruder zurück.

Backbord. Ist diejenige Seite des Schiffs, welche von dem Hintertheil gegen den großen Mast zu sehen, linker Hand ist. In der mittelländischen See heißt es Orse.

Back-Pis. Ein vorn am Schiffe angebrachter Verschlag, darinnen sich das Wasser sammlet, so die See zuweilen ins Schiff wirft.

Bäting, Biting. Ist ein wie eine Pforte erbautes Gerüste, darauf die Anker-Tauen liegen.

Baggert. Hafen-Räumer. Ist ein Fahrzeug in den holländischen Hafen zum Schlemmen bestimmt.

Bailo. Ist der Gesandte und erster Consul der Venetianer an der Pforte.

Balken. Sind diejenigen Hölzer, welche die Verdecke tragen, die Trage-Balken. Der erste Trag-Balken ist derjenige, welcher in der größten Breite des Schiffes liegt, an ihm werden viele Maaße vor die andern Theile des Schiffes genommen.

Balken-Tracht. Sind lange Stücken Holz, so längst dem Boord laufen und den Balken zur Grundlage dienen.

Balestan. Siehe Spriet.

Ballast. Ist das, was man außer der Ladung noch in den Raum des Schiffs ladet, um ihm seine gehörige Schwere zu geben, damit es so tief als nöthig ins Wasser herunter gebracht, dem Eindruck des Windes auf die Seegel gehörig und bis zum Gleichgewicht wiederstehe. In den Galeeren sind es Steine. Die beste Art Ballast. Die Arbeit der Ruder-Sclaven bestehet auch darinnen, daß sie selbige auf der Rheede waschen. Die Provenzalen nennen ihn Sanre. In dem Fahrzeuge, darauf die große Obelisken aus Aegypten nach Rom gebracht worden, waren, sagt die Geschichte, viele tausend Scheffel Linsen zum Ballast eingeladen. Grober Ballast von alten Canonen, Kugeln, Steinen, ꝛc. ist wegen des Einräumens nicht der beste, pflegt auch hin und her zu rollen und zu fallen, so daß er mehr auf einer als der andern Seite liegt, wenn sich das Schiff beweget, und dadurch wird der Schwer-Punkt des

Schiffes

Schiffes verändert. Gemeiniglich nehmen die Schiffe alle zwey Jahre neuen Ballast. Schiffe mit platten Boden müssen mehr Ballast haben als die mit spitzigen Raum. Es ist in der Praktik bestätiget, daß man mit einer Linie am Schiffe die Tiefe, so sie im Wasser nehmen sollen, bemerke, und darnach den Ballast lade.

Guter Ballast vor Kriegs-Schiffe sind kleine Steine, denn Sand und Erde werden im Wasser fließend, dringen in die Pumpen und verstopfen sie. In der französischen Marine hat ein angesehener Officier letztlich einen Versuch gemacht, in einem, nach einem vor geraumer Zeit gemachten Vorschlage, mit See-Wasser statt Ballast beschwerten Schiffe zu schlafen, um zu sehen, ob die Ausdünstungen schädliche Folgen haben könnten.

Ballinger. Englische und französische Kriegs-Schiffe in mittleren Zeiten.

Balous. Nieder-Boords, Ruder-Kahne, so in Siam gebräuchlich. Sie bestehen oft aus einem Baum-Stück und sind stark gondolirt; haben oft, die Figur eines Fisches, Vogels oder kriechenden Thieres, man vergoldet sie, und belegt die Ruder mit Silber. Auf einigen steht in der Mitte eine Hütte, andere tragen Thürme mit Glocken, sie haben hundert bis hundert und zwanzig Ruderer auf jeder Seite. Ihre Zierrathen sind gar prächtig, dieser Name ist eigentlich, so wie ihn die Franzosen aussprechen.

Balsen. Prahme, deren man sich in Amerika auf den Flüssen bedienet, sie sind mit Lianen zusammen gebunden, haben eine Hütte, führen Seegel, und können laviren.

Banck. Siehe Sand-Bank. Eis-Bank, heißen die ungeheuren Eis-Stücke, welche in der Eis-See schwimmen. Große Bank heißt die Sand-Bank von Terra nova im nordlichen Amerika, allwo die Cabeliau und Klip-Fisch Fischerey getrieben wird. In einigen Gewässern wie z. B. im arabischen Meer-Busen, giebt es Corallen-Bänke, welche den Grund falsch machen.

Banck-Ruder. Sitz der Ruderer auf einem Ruder-Schiffe, die gewöhnlichen Galeeren haben 25 Bänke auf jeder Seite, ein Ruder zu jeder Bank, und

4 = 5 Mann auf jeglicher. Die Galeassen haben 32 Bänke, und 6=7 Ruderer auf jeder, auch giebts Galeeren von 26 Bänken und 6 Ruderer auf jeder.

Bancke. Ein Fischer-Schiff auf der großen Bank.

Banden. Sind Gänge ein paar Fuß breit auf beyden Boorden längst den Ruder-Bänken der Galeeren. Dieses ist der Platz vor die See-Soldaten, welche hier nicht liegen, sondern allein auf ihren Packen sitzen können.

Baranette. So viel als Barckerolle.

Barcke. Ist ein Schiff mit 3 Masten. Die größten tragen nicht 100 Tonnen, und haben ein Hinter-Halb-Verdeck bis zum großen Mast. In der mittelländischen See, führen die meisten lateinische Seegel. Die Spanier haben eine ihnen eigene Art Barken, vorn und hinten zugespitzt und stark verknüpft. Das Steuer-Ruder wird mit zwey Enden Tau regieret. Sie haben ein sehr großes Seegel und viel Steine zum Ballast, das Seegel gehet queer im Schiff durch, ist auf beyden Borden angeschlagen, und folglich schwer zu regieren. Die Länge des Gebäudes ist gemeiniglich 50=40 Fuß, die Breite 8=10 mit 5 Fuß Tiefe. Es wird mit 10=14 auch mehr Leuten besetzt, nach dem Verhältniß der Größe und der Reise so man vor hat. Ordentlich führen sie einen Mast in der Mitte. Auf langen Reisen setzen sie einen zweyten ganz vorn auf. Bey Stürmen legt man den großen nieder, und setzt den Vor=Mast an seine Stelle mit einem kleinen Seegel auf. Das besondere an diesen Fahrzeugen ist, daß man den Bord von den Barkhölzern herunter nimmt, dadurch wird dasselbe niedriger, und man kann 14 Ruder anbringen.

Barcke lange. Lange doppelte Schlap, ein kleines Fahrzeug ohne Verdeck, niedriger als die gewöhnlichen Barken, spitzig gegen den Vordertheil, rudert und seegelt.

Barck-Hölzer. An den Seiten des Schiffes vorstehende Bretter, daran die Krum=Hölzer befestiget werden. Sie laufen in der äußern Verkleidung rund um das Schiff mit einander parallel über die übrige Täfelung, sie heißen auch Stoß=Kanten.

Barckane. Ist kurz von Rumpf, sonst wie die Polacke, dienet besonders zum Lastführen ꝛc.

Barcke=

Barckerolle. Ist ein mittelmäßig Fahrzeug, so zum Transport an den Ufern gebraucht wird, hat keinen Mast, und kommt nicht in die Höhe.

Barchetta. Kleine Barke, so nur 4 Ruder hat. (Welsch.)

Barge. Heißt heute Barke, vor Zeiten bedeutete es die Schaluppe eines großen Schiffes. Noch hört man, daß diesen Namen ähnliche Bargia zuweilen in der mittelländischen See, wo sie verschiedenen Fahrzeugen gegeben werden. Alle sind aber Nieder-Boords. In Engelland sagt man noch Barge von einem Fluß-Ruder-Schiff, besonders wenn die Jury darauf sitzet, die Policey-Sachen zu untersuchen, festlich und mit Musik den Themse-Strohm herab schiffet.

Basilisk. Siehe Donner-Büchse.

Bastaggi. Werden von den Levantefahrern diejenigen Oerter genannt, wo die aus verdächtigen Oertern kommende Schiffe die Quarantaine halten, und ihre Sachen verauchern lassen. (siehe Quarantaine.)

Bastarda. Heißen die Türken das Haupt-Schiff, oder Admiral-Galeere, weil sie größer als eine gewöhnliche ist.

Bastarde. Ist das große Seegel auf der Galeere.

Bauch-Gurten. Sind Taue unten in der Mitten des Seegels zu dem Ende befestiget, um es allda hinauf ziehen zu können.

Bauch-Stücke. Sind starke Stücke Holz, welche in rechten Winkeln und in die Schräge auf den Kiel gestellt den Bauch des Schiffs machen. Auf ihre Figur kommt es an, was das Schiff vor eine Gestalt bekommt, denn platte, gerade, oder wenig gekrümmte Bauch-Stücke machen einen flachen Schiff-Boden, dagegen mehr geschweifte einen spitzigen anlegen.

Bau-Anschlag. Berechnung der Kosten, so auf den Bau eines Schiffes verwendet werden müssen. Diese richten sich außerdem, wie leicht zu vermuthen, nach den besondern Landes-Umständen, dem Preiße der Materialien und dem Tage-Lohn der Arbeiter. Auf allen Werften, sie seyn dem Staat eigen, oder gehören Privat-Personen, werden die Schiffe entweder auf Rechnung, oder auf Verdingung gebauet. Ich

will zum Beyspiele den Bau-Anschlag von einem 1755 erbauten königlich schwedischen Schiff von 70 Canonen, so Louise Ulrica hieß in schwedischer Silber-Münze hersetzen.

	Thlr.	Oer.
Vor deutsches Eichen-Holz = =	117982	7 1/2
Dergleichen Schwedisches = =	5261	2 1/3
Deutsche eichene Planken = =	34191	20
Tannen-Holz und Bretter. = =	8941	24 3/8
Allerhand Architektur = =	6421	31 1/2
Verschiedene Nagel = =	4679	21 5/8
Schmiede Arbeit = =	12320	8 5/6
Tage-Lohn = =	70119	12 1/3
Allerhand kleine Kosten = =	3319	14 2/3
Vor kleine Arbeiten. Als:		
Bildhauer = =	9301	2/5
Das Tauwerk = =	30039	5 1/3
Die Seegel = =	17970	22
Anker = = =	6545	25 1/5
Allerley täglichen Abgang zu ersetzen =	1270	—
Lavette und was dazu gehöret =	6280	13 1/3
Vorräthig Tau-Werk = =	3102	25
Geräthe zum Geschütz = =	2508	—
Die Schaluppe und Boot = =	1550	—
Zusammen = = =	367475	10 1/3
Holländische Thaler = =	122491	15

Hierbey sind noch nicht die Artillerie, die Kriegs und Lebens-Vorräthe gerechnet. (Sarter, allwo vom Holze umständlicher.)

Bau-Hof. Ein geraumer Platz bey einem See-Zeug-Hause, allwo nicht nur die Materialien der Artillerie verwahret werden, sondern auch die Zeug-Arbeiter wohnen; wie auch ein jeder Ort in einem Hafen, wo die Materialien zum Bau der Schiffe verwahret werden.

Baum. Ist eine Maschine dadurch der Eingang zum Hafen geschlossen wird, indem man durch Ketten mit einander verbundene Balken also vorziehet, daß

daß das Schiff, ehe diese weggenommen werden, nicht fortseegeln kann. Gustav Adolph soll der Erfinder des See-Schlag-Baums seyn.

Baumhetschel. Sind die zum Ziehen eines Schiffes auf der Elbe gedungene Leinzieher.

Baumschließer. Ist der, welcher zur Bewahrung des Baumes, womit die Einfahrten, oder Ströme geschlossen werden, bestellt ist.

Bauschäling. Ist ein längst dem Ufer des Hafens zum Ausladen, Einladen und andern Gebrauch der Schiffe bestimmter und angerichteter Platz, welcher insgemein gepflastert oder mit Holz beleget wird. Allda stehen die Krahm- und Vorraths-Häuser.

Baye. Ein kleiner Meer-Busen oder eine Fläche von der See, so ins Land zwischen zwo Vorgebirgen eintritt. So hat man die Bay von Cadix die eigentlich zween Theile hat, davon die eine lediglich vor die Kriegs-Schiffe und die amerikanischen Schiffe gehöret. Die Franzosen nennen eine Baye ance, wie Bucht, wenn sie hinten eben so breit als vorn und dagegen eigentlich Baye, wenn sie hinten schmaler ist, auch Culde sac, wie oft Wick.

Bay Baffins. Siehe Meer-Busen.

Bay von Frankreich große. Ist das Gewässer, oder der Theil des atlantischen Meeres, zwischen den südlichen Küsten von Bretagne, längst denen von Biskaya, Poitou, Xaintange, Gvienne und Gaskogne, oder man versteht darunter auch nur das Gewässer zwischen der Mündung der Garonne und des Adu auf den Gaskonischen und gvienischen Küsten.

Beches. Kleine oder platte Fahrzeuge auf der Saonne bey Lyon gebräuchlich.

Beesans Mast. Ist der Mast, welcher zum nächsten am Hintertheil stehet. (siehe Mast.)

Beesans Seegel. Ist das am Beesan-Mast hangende Seegel, es ist dreyeckigt, oder wie man es sonst nennet, lateinisch. Seine Stange hängt nicht wie die andern im rechten Winkel, sondern schräge gegen den Mast. Auf dieses kommt im Sturm und in allen Vorfällen beym Manövre vieles an. Wenn man recht vor Wind lieget, so wird es öfters schief aufs Ver-

deck gewendet, damit es dem Schönfahr-Segel nicht den Wind aufhalte.

Beeting, siehe **Bäting**.

Befrachter. Heißt der, welcher ein fremdes Schiff miethet, und auf seine Gefahr damit Gewerbe treibet, der, so es ihm überläßt, heißt der Verheuer.

Beil. Brief. Heißt der schriftliche Contrakt zu Erbauung eines oder mehrerer Fahrzeuge.

Bekalmen. Heißt ein Schiff ganz Windlos und stilliegend machen.

Belander. Ein kleines unten plattes Schiff, ist im Mast und Tau-Werk dem Heu gleich und führet Schwerter. Es hat eine Decke, welche sich über den Dalboord, das ist den Raum des Schiffes erhebet, und so stehet, daß $1\frac{1}{2}$ Fuß Raum darzwischen bleiben. Der große Belander führet 80 Tonnen.

Belegen. Heißt ein Tau fest machen.

Belt der Große. Meer-Enge zwischen den Inseln Seeland und Fühnen, der kleine aber zwischen Fühnen und Jütland. Hier hangt das deutsche mit dem baltischen Meer zusammen, diejenigen Schiffe, welche durch den großen Belt gehen, müssen den Zoll bey Nieborg bey Fühnen entrichten. Ein Ausleger in demselben befordert dieses. Die, so durch den kleinen fahren bezahlen ihren Zoll zu Friedericia in Jütland.

Bengalische Compagnie in Emden. Hatte ihren Haupt-Handel nach Bengala, soll mit der Ost-Indischen vereinigt werden.

Beobachtungen. Der Veränderungen am gestirnten Himmel, haben von je her den Schiffern gedienet, den Lauf einzurichten. Sie beobachten den Aufgang, den Untergang der Sonne, des Mondes und der Gestirne, besonders aber die verschiedenen Finsterniße an der Sonne und dem Monde. Nachdem die Mond-Theorie in den Tabellen ziemlich wohl berechnet angegeben, bedienen sich die Naturkundigen Schiffer auch derselben, wie unter dem Worte Länge gesagt ist. Die Beobachtungen der Finsterniße an den Jupiters-Trabanten sind zur Bestimmung der Länge sehr dienlich. Ein guter Schiffer unterläßt keine Gelegenheit, allerley dergleichen Beobachtungen, besonders

wenn

wenn er am Lande ist, anzustellen. Eine dient zu der andern Berichtigung.

Bergen-Fahrer, Bergen-Handler. Eine Societät Kaufleute der drey Hansee-Städte, Lübeck, Bremen und Hamburg, die in Bergen einen Fisch-Handel etabliret haben, und fast ganz allein Deutschland mit getrockneten und geräucherten Fischen versehen. Ihre Faktoren sind in dem so genannten Kloster in Bergen. Dieses ist nur ein Schatten von der vormaligen Handlung.

Bergung. Wenn ein Schiffer sein Schiff verschlagen sieht, ist er verbunden, dahin zu sehen, daß, so viel möglich, annoch von den Gütern und Schiffs-Geräthschaft etwas geborgen werde. Bey dieser Bergung aber muß vor allem in Sicherheit gebracht werden, die Menschen; denn sonst, wenn keine übrig sind, so ist das Schiff übergeben, und berget ein jeder, der nur kann, alsdenn das Gerehde-Gut, als Geld und andere Kostbarkeiten, alsdenn Schiffs-Geräthschaft und drauf Kaufleute-Güter. Das Schiff-Volk muß helfen nach lübischem Recht bey Strafe, in einer Hansee-Stadt, wo sie angetroffen werden, das erste mal zwey Monat im Gefängniß bey Wasser und Brod, das zweyte mal drey Monat, und dazu mit einem Zeichen an den Backen gebrannt, zu leben. Davor bekommen sie Berg-Lohn. Ein Schiffer, der freventlich strandet, hat nach preussischem Recht das Leben verwürkt.

Beschlag, Embargo. Schiffe werden in Beschlag genommen, wenn man sie nicht auslaufen läßt. Solches geschieht zuweilen in Kriegs-Zeiten, wenn sie zu Transporten gebraucht werden sollen, oder auch aus andern Ursachen. Wenn zwischen zwo mit einander handelnden Mächten ein Krieg entstehet, pfleget man beyderseitlich die in den Hafen befindlichen Schiffe der neuen Feinde anzuhalten, in Beschlag zu nehmen. Dieses geschahe zum Beyspiele, in dem letzten Kriege der Spanier und Engländer, der nach dem bourbonischen Familien-Traktat ausbrach. Die Kauffahrer pflegen aber meistens wieder ausgeliefert zu werden. Der Catholische König ließ zu der Zeit, davon wir reden, den englischen Schiffen, die in spanischen Hafen in Beschlag genom-

men worden, die Steuer-Ruder ausheben, um sie vom Auslaufen zu verhindern. Da dieses Anhalten in dem Kriege der See-Staaten die erste feindliche Unternehmung ist, so suchen mühsame Minister es so einzurichten, daß ihre Retur-Schiffe vor dem Ausbruche des Krieges aus den feindlichen Hafen sind. So waren zum Beyspiele in der angeführten Begebenheit 2 englische Kriegs-Schiffe und 4 Kauffahrer nur einige Tage vorher aus dem Hafen von Cadix ausgelaufen, ehe der Befehl, sie in Beschlag zu nehmen, vom Hofe kam.

Beschlag, oder Kleid nennet man das, womit man das Tauwerk, wo es nöthig ist, sowohl, als die Kabel bewindet, es bestehet aus altem Seegel-Tuch und geringem Tau.

Beschlagen die Seegel. Heißt sie in Bündel zusammen an die Raa binden.

Besteck. Heißt der Entwurf zum Bau des Schiffes; der Bau-Anschlag des Bau-Meisters, in welchem alle Verhältnisse bemerket werden. Es kommt auf solche Entwürfe alles an; denn auf dem Verhältnisse der Theile dem Gleichgewichte derselben untereinander beruhet im Ganzen die Stellung des Gebäudes auf dem Wasser und folglich seine Fahrt. Noch ist es ein Problem unter den Mathematikern die beste Figur des Schiffes zu finden, damit es zum geschicktesten das Wasser schneide. Die Auflösung würde etwan der erste Zug zu der ganzen Theorie seyn. Es ist ausgemacht, daß, da nicht alle Fahrzeuge in einer Absicht, sie auch nicht nach einerley Besteck gebauet werden können. Ein Kriegs-Schiff z. B. soll gut steuern, scharf seegeln, seine Stücke auch bey hoher See gebrauchen können, daher bauet man sie in einem größerem Verhältniß der Länge zur Breite. Diese obige Forderungen macht man nicht an einem Kauffahrer. Der Schiffer, der Frachten ladet, verlanget ein weitbauchicht Schiff, welches wenig Equipasche nöthig hat. Es ist ein Fuhrwagen der viel ladet und langsam fähret, stark und schwer ist. Ein Grönlandsfahrer, der zwischen Eis-Bänke kömmt, muß ein leicht steurendes rundes Schiff haben; ein fregattenartiges langes würde hier eher verloren gehen. Dieses gilt auch von denen, die in

Schee-

Scheeren fahren sollen. Der Fischer verlanget auch einen andern Bau. Ein Schiff, welches in See-Strecken fahren soll, wo es Untiefen und Bänke findet muß platter am Boden seyn, als andere so stets Wasser genug haben. Es ist also kein Wunder, daß man so viele verschiedene Arten von Gebäuden siehet, die zum Theile durch die Absicht des Schiffsherren und zum Theile auch durch die Umstände der Fahrt darzu man es gebrauchen will, bestimmt worden. Die Gattungen werden aus Landes-Gebrauch stark, die Benennungen aber aus Sprach-Gebrauch und Nachahmenssucht noch stärker vermehret. Eine Gattung hat oft vier verschiedene Benennungen. Leo, giebt seinem Generale folgende Regeln. Die Galeeren müssen wohl gebauet werden, damit sie im Gefechte Dienste thun. Sie müssen daher nicht zu schwer und dicke von Holz gebauet werden, dieses würde sie unbehülflich machen. Sind ihre Boord-Verkleidungen zu dünne, so werden sie den Stoß des feindlichen Anlaufens nicht aushalten; man muß ihnen folgends solche Verhältnisse geben, daß sie gut seegeln, stark genug gegen die See, und stark genug gegen das Antreiben werden.

Die Schiff-Bau-Meister, welche auf den Werften der Kriegsschiffe arbeiten, halten sich insgemein an die Maaße, so sie von gewissen guten und im Gebrauch probirten Schiffen genommen. Sie haben also eine Art Theorie, aber sie ist wie die Erfahrung zeiget unzureichend. Die analytische Berechnungen können dem Schiffbauer vieles mehr helfen, wenn sie ein geübter Meister in Erfüllung zu bringen weiß. Die Herren du Hamel und Bouguer, schreiben darüber zum nutzbarsten, weilen sie nicht nur die Gleichnungen angeben, sondern auch die Weise lehren, sie auf den Werften auszuführen.

Man hatte einmal einen gelehrten Besteckmacher, der zu der Figur des Schiffes, das Modell der Arche Noah vorschlug, weil der erste Entwurf dazu seiner Meynung nach, als von Gott eingegeben, vollkommen seyn müßte. Niemand hat ihm aber nachgebauet, und ich vermuthe, man wird es auch nicht leicht thun, wenn man gleich in der Encyclopedie die schönsten Beweise von der Vor-

trefflichkeit dieses viereckigten Schiffes gefunden.

Zum Beweise, daß man nicht jede Art Schiffe auch nur zu Reisen vor gut halte, führe ich an, daß man im Jahr 1771 zu der zweyten Reise, welche Herr Banks nach der Süd-See, und rund um die Welt unternehmen wollte, besonders zwey Schiffe gekauft habe, welche nach nordlicher Art, dieses heißt, rundlicht erbauet worden.

Die meisten Ostindien-Fahrer in Engelland sind oben enger als in der Mitte, wie ohngefehr eine halbe Nuß-Schaale aussieht. Das Modell Gabarit heißt im deutschen Sarter. Ich muß hierbey eine Anmerkung nicht übergehen. Schiffe mit plattem Boden gehen nicht tief im Wasser, sie fahren wie auf der Oberfläche der Wellen einher, die so spitziger unten am Kiel sind gehen tiefer. Wenn man nun setzet, daß beyde Fahrzeuge an gleichen Wind kommen, so wird er auf das tiefgehende, welches ihm eine große Maaße von Wasser auf der ihm entgegen stehenden Seite entgegen setzet, stärker wirken, das Schiff wird auf seiner Fahrt mit Seiten-Winde bleiben, und nichts vom Umstürzen zu fürchten haben, folglich mehr Seegel aufziehen, mehr Wind fassen, schneller und mehr an den Wind laufen können. Auf diesen Umstand siehet der Baumeister freylich. Ein flaches, und am Kiel nicht zu spitziges Fahrzeug aber, kann über manche Bank und blinde Klippen streichen, in manchen Hafen einlaufen, auf weniger Wasser und seichtern Rheeden Ankern als das tiefgehende. So ist hier, wie in allen unsern Unternehmungen nichts zu übertreiben, und ein Nachtheil zeiget sich bald, wenn man einen vortheilhaften Umstand zu nutzen, die gesetzten Gränzen überschreitet. siehe Sarter.

Besteck der Karte. Ist die Bezeichnung des Orts auf der See-Karte, wo der Steuermann sich zu befinden glaubet. Dieses geschiehet nach der Estime und nach den Beobachtungen. In der ersten Operation trägt er täglich die Weite seiner Fahrt auf den Windstrich, nach dem er gefahren ist. Er bemerket, wo er gewendet, einen andern Strich genommen und Schläge gemacht, wenn er laviren müssen; nimmt die Höhe der Sonne oder des Pols, alsdenn kann er mit einem Zirkel die

die Breite, mit einem andern die Estime, oder wenn es seyn kann, die observirte Länge des Orts auftragen. Durch diese observirte Längen werden die Fehler der Schätzung berichtiget, und der Punkt alsdenn fest abgestochen. Die Schiffer nehmen sich auf weiten Reisen insgemein einen durch eine Observation gefundenen festen Punkt auf der Karte, wo sie ihre Instrument-Uhren und was dazu gehöret stellen und rectificiren, ihre Fehler und Abweichungen an bekannten Größen bemerken, um sich darnach in der übrigen Reise zu richten.

Besteder. Heißt der Rheder, welcher ein Schiff zu bauen, bestellet.

Beuert-Mann. Ein Schiff, so alle vierzehn Tage von Hamburg nach Bremen und Amsterdam fährt.

Beuert-Schüten. Schiffe, welche zu Amsterdam die Octroy haben, die Ladung für unterschiedliche Schiffe, in und außerhalb der vereinigten Niederlande zu vereinzeln, und stückweise zu verführen.

Bewindhaber. Die Direktors und Oberaufseher einer Handlungs-Compagnie in Holland, sonderlich der Ost-Indischen.

Beyläst. Siehe Führung.

Beylegen. Heißt des Schiffes Vordertheil gegen den Wind drehen, und alle Seegel oder einen Theil gegen Wind wenden, damit er nicht hereinstoße. Dieses geschiehet, wenn man den Lauf des Schiffes aufhalten will, um etwas zu erwarten, aber nur bey gutem Wetter und kleinem Winde.

Beylegen mit einem Seegel. Heißt die untern Seegel aufwinden, in Band legen, ein hohes ist in Wind gesetzt, das andere gegen denselben, daher wird das Schiff durch eines vor, mit dem andern zurück getrieben, und bleibt folgends auf gewisse Art auf der Stelle liegen. Man legt mit dem Schönfahr-Seegel bey oder auch mit dem Besaan wenn stürmisch Wetter ist.

Beysetzen. Heißt überhaupt das Seegel unten ausbreiten, eigentlich aber die Schooten an einem seiner Winkel zurückziehen. Man giebt sich bey dieser Seegel-Richtung alle Mühe sie so stark als möglich auseinander zu spannen, damit der in das Seegel blasende Wind sie nicht zu sehr krümme und folgends stärker wirke. Man sucht die untern Winkel über das Schiff

hinaus zu ziehen. Man sagt, alle Seegel beysetzen, so viel Seegel als das Schiff ertragen kann beysetzen, um hurtiger fort zu laufen.

Beyständer. Es giebt zweyerley dergleichen Schiffe. In einigen Flotten werden zwey und zwey Schiffe angewiesen, einander wechselseitig Hülfe zu leisten. Diese sind eines des andern Nothhülf. Die andere Gattung ist in allen Flotten gebräuchlich, es werden nämlich jedem Flaggenschiff Beyständer, einer vorn, der Vor-Mann heißt, einer hinten, der Hinter-Mann oder letzte Mann genennet wird, zugeordnet. Zuweilen kommt noch ein drittes dazu. Sie müssen ihren Flaggen-Mann nicht verlassen, sondern ihn beständig bedienen.

Bies-Bos. Morastiger Meer-Busen in Süd-Holland; er ist 1421 entstanden, da das Wasser hereingetreten und 72 Dörfer und viele tausend Menschen verschlungen.

Bind Seyl Ist das Tau, welches um den Block gezogen ist und vermittelst dessen er angeschlagen wird.

Binnenländer. Nennet man mit den Niederländern die Fahrzeuge, welche nicht auf auswärtige Reisen gebraucht werden.

Binnen-Lichter. Siehe Lichter.

Binnung. Ist ein Stück Holz, sechs Zoll hoch, zehn Zoll dicke, läuft in einem großen Kahne an der obersten Planke vom Stabe-Block bis zum Hintertheil fort.

Blaacken. Sind Planken, welche queer über den Boden eines Fluß-Kahns inwendig, und zwar auf die Wechselungen der Boden-Planken gelegt werden.

Bley-Wurf. Ein Werkzeug, welches gebraucht wird die Tiefen des Meeres wo das Loth nicht mehr zureichet, zu messen. Es wird eine bleyerne 14 Pfund und drüber schwere Kugel durchbohrt, durch dieses Loch aber ein Stab einen Zoll dicke, ohngefehr, von sprödem und leicht brüchichen Holze durchgesteckt. An beyden Enden des Stabes, nicht weit von der Mündung des Lochs, werden aufgeblasene und gut verbundene Ochsen-Blasen befestiget. Diese Maschine läßt man in das Wasser fallen, wenn die See stille ist. Die Kugel fällt ungestüm genug zu Boden um den Stab zu zerbrechen, worauf denn die Blasen mit den beyden Enden des

des Stabes wieder in die Höhe steigen. Man hat die Zeit so sie gebrauchet auf der Ober-Fläche aus der Tiefe zu erscheinen beobachten durch das gewöhnliche Bley-Loth die Tiefen gefunden und also eine Regel gemacht, dieselbe daraus zu bestimmen, indem man den Augenblick des Wurfs mit dem da die Blasen erscheinen an einer guten Secunden-Pendel-Uhr bemerket, und vergleichet.

Blick-Feuer. Werden gemacht, indem man Pulver auf dem Verdeck ansteckt; es sind Signale.

Blinde. Das Seegel auf des Boogsprits Uebersatz. Es ist ganz niedrig und fänget oft Spritz-Wasser, daher es zwey Löcher hat, dadurch solches ablauft; es fängt allen Wind, so längst dem Boord entwischt auf, dieser stößt fast horizontal herein; daher sagt man, die andere Seegel stoßen das Schiff, die Blinde aber zieht es.

Blinde Klippen. Sind Felsen, Sand- oder Morast-Bänke unter Wasser, darüber ein Schiff nicht ohne Gefahr anzustoßen fahren kann.

Blocke. Sind die Hölzer in welchen die runde Scheiben von Holz oder Metall mit einer Falze im Umkreise, darauf eine Leine gehet, um einen Bolzen, im Mittelpunkt beweglich, befestiget sind. Solcher Scheiben laufen in diesem Gehäuse eine, zwey, drey herum, und dienen bey dem Mannövre mit den Tauen oft wie die einfache Rolle und Seil, zuweilen wie die Flaschen-Züge.

Blüse. So viel als Feuerthurm oder Fare; ein in der Ost-See gebräuchlich Wort.

Bocken. Heißt die fehlerhafte Bewegung eines Schiffs, da es mit dem Vor-Theil oder Nase ins Wasser fällt, so daß das Boegspritt bedeckt wird, ob sichs gleich wieder erhebt, und denn hinterwärts fällt. Der Fehler kommt von einer schlechten Anlage des Schwer-Punkts zu hoher Bemastung, Ueberbauung des Schiffs vorn, und auch ungeschickter Schichtung her.

Bodmerey. Ein Vergleich zwischen dem Eigner vom Schiffe oder einem Antheil desselben, und einem Capitalisten, da letzterer auf Sicherheit des Schiffs-Preises oder des Wehrts von den Waaren so der Verpfänder darinnen hat Geld auf sehr hohe Zinsen unter der Bedingung vorschießt, daß er Capital und

Interessen mit dem Schiffe verliere.

Boegspritt. Ist ein in einem Winkel von 35 Graden gegen den Horizont schief liegender Baum oder Mast, welcher über dem Vordertheil unter dem Vorder-Casteel hervorraget. Er ist mit eisernen Klammern befestiget; sein Fuß reichet an den Fock-Mast. Auf diesem schiefliegenden Baume stehet die kleine Blinde (Tourmentin) gerade auf, und an diesen sind Seegel und Mast-Korb.

Boeg-Tau. Ist ein Tau mit einem eisernen Haken versehen, mit welchem man den Anker-Ring fasset, so bald er aus dem Wasser kommt, und man ihn aufsetzen will.

Bohren in Grund. Heißt eigentlich durch Canonen-Schüsse in das Schiff solche Löcher machen, daß es von eindringendem Wasser sinken muß. Dieses ist der hauptsächlichste Endzweck unserer Schiff-Gefechte, die Enterungen sind selten, und es pfleget ein Schiff, wenn es so zu schanden geschossen, daß es zu sinken fürchtet, die Flagge zu streichen und sich zu ergehen, wenn die Besatzung nicht versinken will, oder sich sonst retten kann.

Bohr-Meister. Eigentlich zum Bohren der Löcher in dem Schiff-Bau gedungene Leute. Diese Arbeit erfordert viel Geschick, weil davon viel Ersparung des Holzes, welches ein ungeschickter Bohrer zersplittert, abhänget. Sie werden nach einer gewissen Anzahl Löcher, oder überhaupt bezahlt.

Bojer. Ist eine niederländische Schaluppe, sie hat wegen der vielen Rollen und Tauen, so zum Handthieren ihres großen Seegels gebraucht werden einen sehr dicken Mast und ein Boegspritt nebst zween Schwertern, die sie am Wind zu halten helfen. Der Gabel-Mast, ist aber überhaupt nicht wohl zu handhaben, daher will man lieber Schaluppen mit drey Masten bauen.

Boller. Ist ein auf dem Pflicht des Elb-Kahns stehender Klotz, daran der Schiffer sein Anker-Tau anschlägt.

Bombarde. Die Holländer sagen Donder-Büß. Ein Stück Geschütz, dessen man sich vor Zeiten bedienet hat, es war kurz, und von sehr großem Caliber. Man hat sie auch Basilisken genennet, und sind darunter gewesen, welche bis 300 Pfund

Pfund geschossen, sie hingen in Cabeln, und schossen große Stein-Kugeln.

Bombardieren. See-Städte durch die Galliotten, ist ein bekanntes Mannövre. Ich will nur einen Umstand anführen. Die Genueser hatten Ludwig den XIVten böse gemacht, und dieser sie davor bombardieren lassen. Sie merkten sich dieses, legten eine Batterie dem Posten, wo die Franzosen gelegen gegen über. Als der Englische Admiral === dergleichen in dem österreichischen Erbfolge-Krieg wieder versuchte, fand er die Sache besorgt, daß schwere Geschütz der neuen Batterien hielt ihn weit in See, und seine Schiffs-Artillerie die Genueser nicht ab in der Gegend des Molo mit kaltem Blute spatzieren zu gehen. Besonders aber hielten sie die in der See auf beyden Seiten liegende Galeeren und Fahrzeuge ab, welche mit Stücken und Bomben antworteten. Bey St. Remo gelunge es besser, es ward 30 Stunden lang beschossen, und fast zum Stein-Haufen gemacht. Das beste Mittel gegen das Bombardieren ist also, den Feind so weit als möglich vom Ufer zu halten.

Bonavaglia. Ist ein freywilliger Ruderer auf den Galeeren, der davor gut bezahlt wird.

Bongos. Sind Fahrzeuge aus einem ausgehohlten Stamme gemacht, man findet dergleichen auf der Sagre Rheede die an eilf Fuß breit sind, und bis fünf hundert Quintal führen.

Bonnetten, Bey-Seegel; Reff. Sind Stücke Seegel, welche man an die an den Raan befindliche annachet, um mehr Wind zu fassen; sie sind von verschiedener Art.

Unter-Bonnetten. Welche an die untern Seegel mit Maschen angehangen werden. Werden unter diese noch andere Streife, wie bey den Holländern geschieht, hinzugethan, so nennet man sie Faxen. Eine andere Art Bonnetten, die eigentlich Bey-Seegel heißen, machen die Seegel breiter.

Boord. Heißt der Rand des Schiffes. An Boord kommen; heißt ins Schiff steigen, oder an selbiges gelangen. Man nennet auch die Seite des Schiffs so, als Steuer- und Back-Boord. Hoch-Boord heißt ein Fahrzeug, welches nur Seegel führet, Nieder-Boord aber das, so

entweder nur Ruder hat, oder doch dergleichen neben den Seegeln führen kann. Die Fregatte, die Galliotte, die Schnau, sind Hoch-Boords; die Galeere, die Brigantine, sind Nieder-Boord u. s. w.

Boordings. Sind Fahrzeuge in den Hafen der Oſt-See, welche denen gelichteten Schiffen die abgenommenen Waaren nachführen. (siehe Lichter.)

Boordings. Heißt eine Art Barken auf der danziger Rheede, welche die Schiffe lichten, die in den Canal bey der Münde gehen wollen, wenn sie über 8 Fuß Waſſer brauchen, weil sie ſonſt nicht Flott bleiben würden.

Boot. Heißt ein kleines Fahrzeug überhaupt, welches zum Dienſt eines Schiffes beſtimmt iſt, darauf man an Land geht, und von einem zum andern fährt. In der Fahrt, lieget es zwiſchen dem Focke und Mittel-Maſt, im Hafen hanget es mit dem Boots-Tau hinten befeſtiget. Ferner ein Fahrzeug in Oſt-Indien gebräuchlich, wie ein Heu bemaſtet und ohne Verdecke. Drittens, eine Art von Flüten bey den Niederländern ohne Hütte, mit einer niedern Kammer im Vortheil. Die Holländer nennen auch einige große runde Fahrzeuge ſo; ſie haben Dagger-Boote, Sand-Boote, Well-Boote.

Boot. Lappiſches Fiſcher-Boot, beſonders in Flüſſen, wird von dünnen Brettern gemacht, die mit Baum-Wurzeln oder hanfnen Stricken verbunden, und ſo dicht ſind, als ob es mit Nägeln geſchehen. Man hat dergleichen, die 45 und mehr Klaftern lang ſind. Die kleinern trägt der Lappe, wie der Canadeſer ſeine Piroque bey böſen Stellen, auf dem Rücken fort. Um ſie auf dem Waſſer fortzubringen, bedienen ſie ſich der Stangen oder Staaken.

Boot. Grönländiſch Männer. Sind drey Klafter lang, in der Mitten ohngefehr drey viertel Elle breit, an beyden Enden ſpitzig, ſie werden von dünnen und ſchmalen Holz-Stücken zuſammen geſetzt, mit Riemen von Fiſch-Bein verbunden, und mit glatten See-Hunds-Fellen bezogen. Sie können zehn bis zwölf nordiſche Meilen damit fortrudern. Dieſes Ruder iſt an beyden Seiten platt und einen guten Faden lang.

Der

Der Grönländer sitzt in der Mitten wohl verdeckt, in einem Ueberzug von See-Hund-Fell, welcher das ganze Boot bedeckt, eingeschnürt. Diese Boote fallen oft um, und wenn viele sich leicht aufhelfen, so gehen auch manche zu Grunde. Ich glaube, von dieser Art auf der Berliner Kunst-Kammer gesehen zu haben.

Boot. Grönländisch Weiber. Diese, in welchen nur das Weibs-Volk rudert, sind Prahme, vorn und hinten spitzig, nicht tief im Wasser mit einem hohen Rande. Sie dienen beym fischen, oder Geräthe fortzuschaffen.

Boots-Mann. Ist ein Schiffs-Unter-Officier, welcher das Tau-Werk, Kabeln, Ankern, Bietung und Anker-Wächter zu besorgen hat.

Boots-Tau. Ist der kleine Kabel, mit welchem sich die Schaluppe am Ufer befestiget; oder auch das Seil, mit welchem sie sich gegen Strohm einwindet.

Bosphorus. Ist überhaupt eine schmale Meer-Enge, und bedeutet so viel, als ein Wasser, darüber ein Ochse schwimmen kann. Man findet in den alten Schriften, und in unsern neuren Lateinern, den Bosphorus Thraciä, dieses ist der Canal von Constantinopel, und den Bosphorus Cimmerius, die Meerenge von Caffa, oder auch von Kerei, genannt.

Bottelerey. Die Vorraths-Kammer auf einem Schiffe.

Boy. Siehe **Anker-Wächter.** Es ist gefährlich, ihn zu vernachläßigen, man kann darüber um den Anker kommen. Eben so nennet man auch die Zeichen, so in der Fahrt an den Rheeden, die Untiefen, blinde Klippen, die durch versenkte Schiffe oder Pfähle gefährlich gewordene Stellen, bemerken. Man pfleget in den Hafen vor diese Boye etwas zu bezahlen.

Boylinen. Heißen die in der Mitte von jeder Seite der Seegel befestigte Stricke, vermittelst welcher sie schief gestellet werden, um den Seiten-Wind zu fassen.

Boy-Reep. Ein starkes Taue, so an dem einem Ende am Anker, mit dem andern am Boy befestiget ist, und die Stelle des erstern bezeichnen hilft.

Bramsteuge-Große. Ist der Uebersatz am Mittel-Mast, daher heißt das oberste Seegel, Bram-Seegel.

Brander. Siehe Brand-Schiff.

Brand-Schiff. Ist ein Schiff, welches bestimmt ist an ein feindliches Schiff gebracht zu werden, damit solches mit ihm Feuer fasse. Die Franzosen nennen sie zuweilen Navires Sorcieres. Man nimmt hierzu insgemein ein altes Fahrzeug, Schaluppe, Pinasse ꝛc. und bereitet es folgender Gestalt zu. Das Unterverdeck wird verschiedentlich zwischen den Balken mit Einschnitten von zwey Fuß versehen, so auf den Grund-Boden treffen, man befestiget Rinnen von Brettern, oder auch Eisen-Blech, drey auf jeder Seite von jeglichen Mast queer über das Schiff, alle treffen in eine mittlere grössere, die ohngefähr sechs Fuß vom Steuer ist, zusammen. Eben dergleichen Rinnen gehen von beyden Casteelen schief herunter in die erwehnte große, welche von da an bis oben an den Sitz des Steuer-Manns läuft. In dem Hinter-Casteel sind breite Stufen angebracht, unter welchen sich ein gutes Boot aufhalten muß, um den Steuer-Mann, wenn er angestecket hat, aufzunehmen.

Alle erwehnte Rinnen werden mit Feuerwerk von raschen Zeug gefüllet, die Rinnen oben mit geschwefelter Leinwand oder Zünd-Pappier bedecket, und darüber gepichte Reißig-Bündel von trockenem dünnen Holze Hobel-Spähne ꝛc. wie ein Dach gegen einander gelehnt. Alle diese Hölzer sind auch in raschen Zeug getränkt. Auf dem zweyten Verdeck, hänget allerley brennbare Materie, Schwefelfaden, alte betheerte, von einander gezogene Tau-Ende. Alle Verdecke sind oben und unten wohl betheert und darauf Werk und gepflücktes Tauwerk geleget, welches daran kleben bleibet. In die leeren Räume werden zuweilen gepichte mit Hobel-Spähnen gefüllte Fässer gelegt. So ist der Brander vorbereitet. In einem See-Gefecht pflegt man denselben auf verschiedene Art zu gebrauchen. Man schickt ihn aber mit dem besten Erfolg denen Schiffen an Boord, welche an Mast und Tauwerk so beschädiget worden, daß sie nicht mehr manövriren können.

Im Jahr 1588 schickte der Admiral Dracke, acht Brander in die spanische große vor Calais ankernde Flotte mit solchem

chem Erfolg, daß die Schiffe kappten, und unter einander mit großem Schaden aufliefen. Wind und Fluth war ihm dazu vorschüblich. Wir können wissen, wie der Herr Mackenzie, russischer Brander-Capitain die türkische Flotte im Hafen von Schesmie verbrannt habe. Auf einem solchen Fahrzeuge sind zehn bis zwölf Matrosen, welche wegen der Gefahr doppelten Sold erhalten, und sich so bald das Schiff brennt auf den Booten retten. Die Haupt-Sache bestehet darinnen, das brennende Schiff an das feindliche so zu bringen, daß es selbiges von vorne fasse. Wenn es dem Feind am Boord lieget, hauet der Steuermann den Strick ab, vermittelst welchem die Enter-Hacken vorn am Bögspriett und unten an jedem Ende der Raan hangen, der bis zur Steuermanns-Bank gehet. Die Hacken fallen auf das Schiff, machen es fest, und es geräth mit dem Brander in Feuer. Damit dieses heller brenne, werden alle Stück Pforten, als Luftlöcher im Gebäude aufgemacht, und welches am leichtesten ist, durch gegen dieselbe gerichte Stein-Stücks-Ladungen, die man durch ein Lauf-Pulver ansteckt, aufgestoßen.

Gemeiniglich hat man ein Paar eiserne Canonen im Hintertheil, um sich gegen Schaluppen und Boote zu wehren. So bald der Enter-Hacken fest ist, haut der Steuermann auf, so das alles Feuer fasset, und rettet sich mit seinen Leuten. Die Alten hatten auch schon eine Gattung von Brandern, dergleichen unter andern Cassius ꝛc. Er kam mit den syrischen, phönicyschen und cilicischen Schiffen nach Sicilien, allwo Cäsar seine Flotte in zwo Eskadren vertheilet liegen hatte. Die erste unter dem Pomponius lag bey Messana unbesorgt ohne Wachen vor Anker. Cassius füllte Last-Schiffe mit Kien-Holz, Pechwerk, steckete sie an und ließ sie unter Cäsars Flotte laufen, und so wurden fünf und dreyßig Schiffe, davon zwanzig Kriegs-Schiffe waren, verbrannt. Hierauf wollte er mit der andern Eskadre des Sulpitius ein gleiches versuchen, welche bey der Meerenge lag, und schickte vierzig solche Brander unter sie. Alles war in der äußersten Verwirrung; es brannten schon fünf Schiffe, als die alten Solda-

ten der Legionen, so krank zurück geblieben waren, aus Verdruß in die Schiffe stiegen, in See giengen, und nicht nur den Brandern Einhalt thaten, sondern auch zwey Schiffe des Cassius, aus derem einen er mit genauer Noth in die Schaluppe entrann, wegnahmen. Die alten Soldaten, sagt Cäsar, konnten den Schimpf nicht ausstehen. Löbliche Ungeduld, hatten sie denn Ordre? In dem Gefechte, leget man die Brander an den Wind. Man kann sie alsdenn mit Vorwind so gleich hinter die Linie ziehen, wenns nöthig ist, sie sind auf den Wink bey der Hand, und niemals über eine halbe Meile von der Armee, wenn man marschieret; im Gefecht aber so nahe als nöthig ist, und gegen den Eskadern über, dazu sie abgetheilet werden. Im Rückzuge liegen sie unter Wind. (siehe Rückzug.) Doch entfernen sie sich mehr als sonsten, von der Flotte.

Brandung. Wenn die Bank oder Stein-Riffe sich so weit bis an die Ober-Fläche der See erhoben, daß diese darauf anspület, so entsteht eine Brandung. Man nennet daher auch Brandung das Anschlagen der See an die Ufer, die starke Brandung verhindert unsern Booten das Landen.

Brassen. Sind Seile, so an die untern Enden der Seegel befestiget sind, vermittelst welcher man sie regieren, den Wind fangen und gegen Steuer-Boord oder Back-Boord laufen kann. Die Handgriffe mit diesen Tauen sind sehr wichtig, und geschehen auf ein Zeichen zugleich und augenblicklich.

Brat-Spieß. Auf Schiffen, wo nicht viel Volk ist, lieget dieser Cabestan am Fuß des zweyten Mastes über die Breite des Schiffes horizontal, die Stangen stehen in die Höhe, die Matrosen können sich mit der ganzen Gewalt dagegen stemmen, und eine Kraft von sechzig bis achtzig Pfund anwenden. Aber sie müssen die Stangen auch öfters verändern und in neue Löcher stecken. Diese Brat-Spieße dienen zu allerhand Manöuvres mit dem Seegeln auf- und ablegen, Auswinden des Ankers und Einwinden der Bugsir-Leine.

Breite. Ist der Abstand eines Orts von der Linie oder dem Aequator. Sie ist in jedem Ort dem Abstand von dessen Hori-

Horizont bis zum Pole gleich. Nordlich heißt die Breite, wenn der Ort zwiſchen der Linie und den Nord-Pol lieget. Südlich heißet ſie, wenn er zwiſchen der Linie und dem Süder-Pol befindlich. Den Nord-Pol erkennen die Schiffer an einem Stern im kleinen Bär, und den Süder-Pol an dem ſüdlichen Kreuz. Man mißt dieſe Weite durch Grade vom Aequator oder der Linie an, bis zum Ort, ſo daß man nie über neunzig gehet, und von der Linie herauf und herunter von Eins zu zählen anhebet. Wenn der Schiffer alſo die Pol-Höhe hat, ſo weiß er auch, wie weit er von der Linie nördlich oder ſüdlich entfernt iſt. (ſiehe Höhe nehmen.)

Breslauer Kahn. Iſt eine Gattung Fluß-Kähne auf der Oder und Spree gebräuchlich, ohne Kiel, ſechzig Fuß lang, drey Fuß tief, ſieben Fuß unten, oben neun Fuß breit, hat keine Blaacken, dagegen lange Sohlen an den Knien. Er führet zum Theil kein Steuer-Ruder, und ein Seegel an einem Maſt, der erlegt werden kann, und bis ſechzig Fuß iſt mit einem Spriett. Er iſt ſonſten hinten und vorn ſpitzig.

Brigantin. Eine Art Nieder-Boord, kleine Galeotte, dergleichen man im mittelländiſchen Meer zu Prieſen ausrüſtet. Sie führen keine Verdeck, zwanzig Bänke, und einen Mann auf jedem Ruder die alle Soldaten ſind, und ihr Gewehr neben ſich beym Ruder haben. Die Corſaren der Barbarey haben dergleichen. Die Rhodiſer ſollen ſie erfunden, die Schiffe ſelbſt den Namen von Corunna, ſo lateiniſch Brigantinum heißt, erhalten haben. Eine Art von ſolchen Fahrzeugen hat ein Stück Verdeck, darauf kleine Stücke ſtehen, wie die Stein-Büchſen. Cortes ließ dergleichen weit von der See von den Tlascalanern abbinden. Sie haben Aehnlichkeit mit den Kantſchibgſſen.

Broock. Iſt ein Tau, welches queer durch die Schiff-Lavette gezogen wird, mit beyden Enden aber an zween bey der Stück-Pforten befindlichen eiſernen Ringen befeſtiget worden, wodurch das Stück auf ſeinem Platz gehalten wird.

Brücke. Fliegende.

Bruhne. Heißt auf der Werkſtatt des Kahn-Bauers die untere Planke des Fahrzeuges,

welche nach der Brustung an dem Boden angeheftet wird, sie ist eichen drey Zoll, so wie die über ihr laufende drittehalb dicke.

Brusting. Nennen die Kahn-Bauer das, was man bey Schiffen die Verjüngung heißt. Sie wird auf dem Boden, wenn er zusammen geheftet, nach der Gattung der Fahrzeuge vorgezeichnet und bestimmt das Bauchichte derselben, so entweder nach vorn und hinten spitzig zu lauft, oder auch hinten breit gehalten wird.

Bucentaur. So heißt ein Gallion, welches der Regierung von Venedig dienet, wenn der Doge sich mit der adriatischen See vermählet. Ich merke gelegentlich an, daß die Venetianer, und mit ihnen die, so ihre Schriftsteller gelesen haben, nicht glauben, diese Feyerlichkeit sey vom Papst Alexander eingeführt worden. Sie war lange vor dessen Gegenwart in Venedig im Gebrauch. Die Republik wird nie gestehen, daß sie die Oberherrschaft der adriatischen See, welche sie durch die Eroberung von Istrien und Dalmatien gewonnen, der Schenkung des gedachten Papstes schuldig seyn soll. Insgemein sagt man, daß diese Ceremonie im Jahre 1311 entstanden seyn soll. Dieß Fahrzeug nun ist länger als eine große Galeere, über und über vergoldet. In der Mitte erhebet sich ein Dach von Säulen getragen. Der Thron des Doge zur Ceremonie ist hinten auf dem halbrunden Hintertheil erhöhet. Die Ruderer sitzen auf einem Unter-Verdeck, es sind acht und zwanzig Bänke, jedes mit 8 Ruderern. Dieses Fahrzeug wird außer denen Ceremonien verwahret. Der Capitain muß schwören, daß er den Doge und die Signoria richtig wiederbringen wolle. Man hat, da man immer das beste Wetter abwartet, und auch die Fahrt nicht weit in die See geht, noch kein Beyspiel, daß einer diesen Eid-Schwur gebrochen. Die Fahrt gehet unter Begleitung von einigen Galeeren, und einer Menge Fahrzeuge voll Zuschauer ohngefähr zwey hundert Schritt in die See. Hier gießt der Patriarch eine Schaale Weih-Wasser, welches vor Stürme gut seyn soll, in die See, und der Doge wirft einen goldenen Ring vom Hintertheil ins Wasser, alsdenn gehet man nach Hause.

Digitized by Google

Bude. So nennet man auf den Elb-Kahnen die Kajüte, und stehet in denselben achtzehn Fuß vom Stuhl-Knie.

Büsche. Heerings-Buise. Ist eine ohngefähr zwey und dreyßig Fuß lange, dreyzehen und einen halben Fuß breite, acht Fuß tiefe, zum Heerings fangen bestimmte Flüte.

Bug. Ist des Schiffes Vordertheil.

Bug-Bänder. Sind gebrümmte Hölzer, so über dem Steven queer die Bordirung vorn verbinden.

Bugsiren. Treidlen. Heißt ein Schiff durch ein anderes Fahrzeug fortziehen, es geschiehet mit einem Ruder-Schiff, oder mit einem Seegel-Fahrzeug.

Buhne. Die Einfassung oder aufgeführte Bedeckung des Ufers am Meere oder Fluß; in einem Hafen das Bollwerk.

Buhne. Heißt ferner ein Hof, wo die Waaren eingelegt werden, ehe sie in die Speicher kommen.

Buhnen-Meister. Kaac-Meister. Hat da, wo kein Hafen-Capitain ist die Aufsicht über die Buhnen.

Bulle. Ist ein Prahm mit einem Mast, zum Aufsetzen der Masten auf den Holmen gebräuchlich.

Burghelli. Leichte Schiffe der Venetianer mit einer Gallerie, in der Mitte, kleine Bucentauren zum Spatzierenfahren.

Buttellien. Bavilleur, bey den Levante-Fahrern. Ist ein Schiffs-Unter-Officier, welcher das Getränke in der Aufsicht hat.

Buxiren. Ist ein Schiffwort, und wird gebraucht, wenn ein großes Schiff, so nicht weit vom Lande lieget, die Seegel einziehet, und sich von kleinen Fahrzeugen durch angelegte Ruder ans Land ziehen läßt.

Buysen. Sind die zur Heerings-Fischerey gebrauchten kleinen Schiffe. Im Jahre 1770 sind zum ersten mal sechs dergleichen unter preußischer Flagge von Embden ausgelaufen, und mit gutem Fisch, der dem Holländischen gleich ist, eingelaufen.

C.

Cabane. Französisches Fahrzeug auf der Garonne, oben mit einer Decke von leichtem Holz, darunter einer stehen kann, versehen, wie die Donau-Schiffe.

Cabane. Eine kleine Kammer im Hintertheil, wo die Steuer-Leute schlafen.

Cabare. Schiffe mit plattem Boden; in Norden heißen sie Klinkars.

Cabotiere. Eine lange ohngefähr drey Fuß tiefe Barke; ein Binnenländer auf der Fure in Frankreich, flacher Kahn, mit einem schlechten Steuer-Ruder.

Cajeux. Sind Flösse mit Brennwerk belegt, so man ansteckt, und mit dem Strom, z. B. auf dem St. Laurent herunter lässet. Man bindet alsdenn verschiedene zusammen, so daß sie die ganze Breite der Fahrt einnehmen, sich an alles, so sie auf dem Flusse finden, anhängen und es anstecken.

Cajüte. Ist eine Kammer im Schiff, wo der Capitain und der Schiffer sich aufhalten. (siehe Koyen.)

Caicke. Ist die größere Schaluppe einer Galeere; sie hat zwanzig Ruder mit einem Steuer-Mann, und dienet zum Anker, zum Wasserholen, und so weiter. (siehe Canot.)

Caicke. So heißen gewisse Cosacken-Kähne auf dem schwarzen Meer und Dnieper, mit 30-40 bis 50 Mann besetzt, die alle Soldaten sind. Sie sind mit Fellen bedeckt.

Caliber-Ring. Ist ein nach dem Durchmesser einer Kugel von bestimmter Schweere ausgehauener Ring von Kupfer, mit welchem man nicht nur die Kugel, sondern auch die Mündung des Geschützes mißt.

Camera. Tacitus beschreibt gewisse vom Anicetus gegen die Römer auf der See bey Trapezunt gebrauchte Schiffe folgendergestalt; sie waren schmahl, unten flach, ohne einiges Eisenwerk. Bey hoher See erhöhte man ihren Boord, und bedeckte das Obere ganz mit Boord-Brettern. Sie waren am Hinter- und Vordertheil gleich und konnte das Steuer-Ruder beyderseitig eingehangen werden.

Canot. Fahrzeuge der Wilden in Amerika. Sie sind von Baum-Rinden zusammen gesetzt. So heißen sie auch Piroguen. In Canada werden dergleichen von Birken-Rinde, die vier bis fünf

fünf Personen tragen, gemacht. Die Franzosen in Nord-Amerika, und die Engelländer haben sie von ihnen angenommen. Muß man, wegen der Wasser-Fälle, die besonders auf dem St. Laurent häufig sind, ausladen; so tragen die Wilden Fahrzeug und Waaren über, bis sie wieder stilles Wasser und Fahrt finden; zwey Mann sind zu jedem Canot genug. Eine andere Art Canots der Indianer, sind ausgehohlte Bäume, welche sie abbrennen, zurecht hauen, und alsdenn ausholen.

Sie haben kein Steuer-Ruder. Der Indianer rudert mit einer Pagale. Der Negern auf der Küste von Guinea ihre sind 16 Fuß lang und 1 oder 2 Fuß breit. Man hat aber auch große, so bis 31 Fuß lang, 15 breit und 3 hoch sind; diese haben Steuer-Ruder. Die Amerikanischen führen ein Seegel; sie machen Fahrten von drey bis vier Meilen auf der See, suchen aber vor dem Sturm wieder an Land zu seyn; denn alle diese Fahrzeuge sind dem Umwerfen sehr unterworfen, ob gleich die, so darinnen fahren, geschickt genug sind, durch ihre Bewegung beym Schwanken ein gewisses Gegengewicht zu halten. Eigentlich ist Canot die kleinere von denen zu jeder Galeere gehörigen zwo Schaluppen, sie lieget, wenn die Galeere in See ist in derselben, 6 Fuß über den Ruder-Bänken auf einem Gerüste linker, so wie die Caique, davon oben die Rede war, rechter Hand. Zu dem Canot gehören acht freye Ruderer und ein Steuermann. Im Hafen sind beyde am Hintertheil der Galeere befestiget und mit einer Wacht versehen. Eigentlich ist das Canot zum Gebrauch der Officier bestimmt.

Carabus. Ein Kahn aus Weiden geflochten, und mit Leder überzogen, wie sie die Italiäner in den älteren Zeiten auf dem Po gehabt. Cäsar ließ dergleichen in seinem Kriege gegen den Afranius von seinen Soldaten bauen, und sagt: daß er in vorigen Feldzügen in Gallien ihren Gebrauch gesehen. Er beschreibt sie folgender Gestalt. Der Kiel und die Ribben, wurden von leichtem Holz gemacht; die Verkleidung ward von Weiden ausgeflochten und mit Leder überzogen. Er legte sie auf Wagen, führete sie einige Weite von seinem Lager

weg und gieng mit denselben über den Fluß. Einige wollen, daß daher Caravelle entstanden. Man hatte in den uralten Zeiten ähnliche Fahrzeuge auf dem rothen Meere gehabt. Die nordischen Insulaner, besonders die Isländer haben Kahnen von ähnlichen Ansehen, ihre Ribben sind Gräten und die Verkleidung See-Hund-Fell. (siehe Carrugh.)

Capitana. Ist der Titel der vornehmsten Galeere bey denen die keine Reale haben.

Capitana. Heißt auch bey der Perlen-Fischerey in Amerika die vornehmste Barke, so dazu gebraucht wird.

Capudan Pacha. Ist der Titel des türkischen Ober-Admirals, er führet drey Tugs, und hat die dritte der höchsten Bedienungen des Reichs. Seit dem berühmten Mezzo Morto, tragen alle die gemeine Schiffs-Volk Kleidung, und den demselben eigenen schwarzen Turban. Einen See-Mann, sagte er, beschimpfen reiche Kleider. Der Capudan oder Bacha des Meers kommandirt zur See, wie der Groß-Vezier zu Lande, hat die höchste Aufsicht über das gesammte See-Wesen und die Schiff-Zeughäuser, und kann, so bald er die Dardanellen passiret, am Leben strafen, dabey stehen alle See-Plätze des Reichs unter ihm. Er ist General-Gouverneur aller Inseln im Archipel. In der Haupt-Stadt Constantinopel hat er die Aufsicht über die Policey, auf der Seite des Hafens und den Dörfern, so an dem Canal liegen, welche er durch seinen Kiaja verwalten läßt. Seine ordentliche Wohnung ist in Gallipoli.

Das Zeichen seiner Würde ist ein großes spanisches Rohr, der kleine Himmel seiner Schaluppe und der Schnabel an ihren Bug. Seine Einkünfte fließen aus dem Kopfgeld der Inseln im Archipelagus und gewissen Aemtern und Gouvernements in Natolien und Romelien. Er hat überdem $\frac{1}{5}$ von den Priesen, die Hälfte vom Solde der im Krieg abgegangenen, und er vermiethet seine eigene Sclaven auf des Groß-Herren Galeeren, der sie außerdem mit denen Sclaven des Staats erhält. Die Ausschreibungen tragen, so wie das, was er vom Solde der Bonavoglien zieht, sehr viel ein.

Caraque. Siehe Karacke.

Caracan. Eine kleine Caracke.

Caracan. Hieß ein französisches Schiff unter Franz dem Isten, welches, wie einige Geschichtschreiber sagen, hundert metallene Canonen gehabt. Wenn man die Nachrichten der Seekriege befraget, so findet es sich, daß die größten Stücke der Zeit, in Betracht auf unsere nur mittelmäßig, wo nicht klein, gewesen. Dieses Schiff war von achtzig Tonnen, und folgends fast um die Hälfte kleiner als unsere heutigen mittleren Schiffe. Indessen war es zu seiner Zeit das größte. Es verbrannte, ehe es in See gegangen war, da der König denen Damen ein Fest darauf veranstalten ließ. Heinrich der VIIIte hatte ein gleiches Fahrzeug unter gleichen Namen bauen lassen, es war aber übel gerathen, bockete, steuerte schlecht, und verfaulte nach seiner ersten kurzen Reise im Hafen.

Caracore. Ein schmales schnelles Ruder-Fahrzeug bey den moluckischen Inseln und der Insel Borneo. Die Ruderer, welche nicht in dem Fahrzeuge, sondern auf Rohr-Bänken, die daran befestiget werden, arbeiten, haben ihre Bogen bey sich, sie rudern gern nach dem Schall und Takt einer kleinen Trommel. Das Fahrzeug ist vorn und hinten niedriger, es führet auch Seegel von Fellen. (Heißt auch Karkur.)

Caramuzzal. War eine hohe und stark gefütterte türkische Tartane, auch bey den barbarischen Küsten-Bewohnern üblich. Diese Völker bedienten sich vormals dieser Schiffe auf ihren Capereyen in der mittelländischen See mit vielem Vortheil, indem sie sich hinter einem Felsen oder Vorgebirge verdeckt legten, und von daraus, gegen die Kauffahrer heraus brachen. Sie waren mit achtzehn bis zwanzig Canonen und sechzig Mann besetzt, und fochten daher mit gutem Vortheil gegen die unarmirte, besonders, da ihr Geschütz hoch stand. Sie führeten überdem viel Feuerwerk von Kleb-Feuer und dergleichen, und auf dem ganzen Boord Cammer-Stücke auf beweglichen Gestellen. Da sie hoch sind, haben sie im Entern und durch kleines Gewehr gegen die kleineren Schiffe, darauf sie insgemein los gehen, vielen Vortheil, ob sie gleich gegen eine Fregatte, oder sonst mit Canonen wohl besetztes

Schiff

Schiff nicht viel ausrichten. Etwas besonders war, eine an die Raaen Ende gebunde Petarde, welche der Matrose, wenn man nahe genug war, ansteckte, abhieb, und ins feindliche Schiff fallen ließ. Sie zerschlug das obere Verdeck und richtete eine gräuliche Verwüstung an. Folard würde sagen, es sey eine Nachahmung seines Corvus.

Caravanne. Bedeutet nach dem Türkischen, eine Gesellschaft reisender Kaufleute, Pilger. Eine solche gehet von Alexandria nach Constantinopel, welche von den Maltheſern beunruhigt zu werden pflegte, deren Kreuzungen auf diesen Strecken Caravannen heißen. Durch diese machten sie sich zu Comthureyen fähig.

Carcasse. Die Beschreibung dieses Feuerwerks gehöret eigentlich in die Artillerie. Man hat dergleichen vormals auch zur See gebraucht, aber sie sind ziemlich abgekommen.

Carchesium. Heißt eigentlich eine Art von ausgehohltem Geschirr; ein Röhmer zum Trinken. Die Alten hatten Schiffe, welche sie so nennten. Der Mars, den wir mit dem Levantiner, Gabie nennen, hieß auch so. Ob die Becher ihren Namen vom Mast-Korb, oder diese von jenen geborgt, weis ich nicht. Der Mast-Korb der Alten sahe indessen einer hohlen Tonne ähnlich.

Cargador. Ein Mäckler, welcher einem Schiffer Ladung suchet, und auch bekannt machet, wenn geladne Waaren angekommen sind.

Casteel, Vorder. So heißt auf einem Schiffe eine Erhöhung über dem Ober-Verdeck, auf dem Vordertheil vom Gallion gegen den Focke-Mast.

Casteel, Hinter. Die Erhöhung vom Hintertheil, hier ist die Wacht.

Catapanel. Siehe **Donje.**

Catarakten. Wasser-Fälle.

Cattegat. Das Gewässer zwischen Nord-Jütland, Fünnen, Seeland, Schweden und Norwegen, hieraus kommt man durch die Meerenge, den Sund und beyde Belts, in die Ost-See. Er heißt auch Skager-Rack.

Caturi. Kathurs. Bantamische Kriegs-Schiffe, sie sind vorn und hinten spitzig und gondolirt gekrümmt. Ihre Seegel bestehen aus zusammen gewebten Blättern und Kräutern. Der König von Calicut hat zwey bis

drey

drey hundert solche Fahrzeuge zur Zeit des Krieges aufgebracht, sagt Herr Wittsen. Sie heißen jetzo auch Almadien.

Cajassen. Große Fahrzeuge, Nieder-Boords, dergleichen Aly-Bey im Jahre 1770 hatte und mit siebenzehn dergleichen Seyde canonirt hat.

Ceicke. Heißt das Schiffs-Boot in der mittelländischen See.

Cercurus. Ein cyprisches weitbauchichtes Schiff der Alten.

Chaland. Platte Fahrzeuge auf den französischen Flüssen bey Paris und Rouen herum und auf den Canal von Briare. Sie führen auch Seegel. An andern Orten heißen sie Marnois, sind zwölf Klafter lang, zehn Fuß breit und vier Fuß am Boord hoch.

Chalinke. Kleines indisches Fahrzeug, fast eben so breit als lang, sehr leicht und hoch, es ist nicht mit Nageln geheftet, sondern seine Boord-Bretter werden mit Stricken von Cacko-Flachs verbunden.

Chaluppe. Schaluppe. Ist zuerst ein kleines hinten und vorn spitziges See-Fahrzeug, so eigentlich zu einem Schiff gehöret, führet Seegel und Ruder, braucht wenigstens drey Matrosen, und lieget entweder auf dem Schiffe, oder wird am Tau mit fortgeschleppt. Man braucht sie zum Anker, zum Landen, zum Wasserholen. Die Flotten haben auch armirte Schaluppen, das ist, solche, die mit Geschütz und Mannschaft versehen sind, zu allerley Diensten in Gefechten, Marsch, und Aussetzen der Soldaten ans Land, bey sich. Ueberhaupt muß man merken, daß der Namen Schaluppen sehr vielerley Arten von Fahrzeugen beygeleget werde. Man bauet welche von fünf und funfzig Fuß lang, andere von fünf und zwanzig Fuß, und man hat Schiffe unter dieser Benennung, die sehr weite Reisen thun.

Chareute. Namen eines Schiffes unter Ludwig dem XIIten in Frankreich. Es führete zwölf hundert Mann ohne die Matrosen, und zwey hundert Stück Geschütz, davon vierzehn unmäßig schwer waren. Man kann bey dieser Gelegenheit überhaupt merken, daß dergleichen Schiffe, ohngeachtet der starken Besatzung, nicht so groß als diejenigen gewesen, welche heute so starke Equipage bekommen würden, und daß das Geschütz klein gewesen. Der

Hafen, wo diese Chareute gebauet worden, hätte nicht vor ein Schiff von solcher Größe nach unserer Bau-Art Wasser genug gehabt.

Charoy. Eine doppelte Schaluppe beym Cabeliau-Fang auf Terreneuve gebraucht.

Charten. Die See-Charten sollen eine Vorstellung von der Fläche des Meeres machen; alles was auf der Wasser-Fläche erscheinet, sollte darauf zu finden seyn; als die Grenzen des Wassers oder die Ufer, die Ausflüsse der hereinfallenden Ströme, die Inseln, Bänke, blinde Klippen, Risse, hervorragende Felsen, Strudel, die Vorgebirge, Leucht-Thürme, und so weiter. Zum Theil muß auch die Beschaffenheit des Grundes der See darauf vorgetragen werden, als wie viel man an merkwürdigen Stellen Wasser habe, und von was für einer Beschaffenheit der Grund sey. Dieses lehret dem Schiffer seinen Weg einrichten. Zu diesem Ende füget man noch zu den Vorgebirgen, die zum merkwürdigsten sind, die Aussichten bey. Kein Berg ist in der Welt, der sich nicht von den andern kennbar unterscheide. Man erkennet z. B. gewisse englische Vorgebirge an ihren Kreide-Bergen, andere Revire an ihrer blauen Farbe und besondern Figur. Eben so ist es auch mit den Inseln, deren drey einen von Nord-Ost kommendem Schiffe in gerader Linie liegen, aber auf einem andern Strich anders aussehen.

Da sich dieses alles, aber nicht durch Zeichen bemerken läßt, so pfleget man eine Beschreibung hinzu zu setzen, und auf derselben noch andere Umstände, die zur Kenntniß der See-Strecken gehören anzuzeichnen. Dahin rechne ich die Verzeichnisse der Loot-Würfe, Bemerkungen gewisser häufig vorhandenen Fische oder Vögel, Treib-Holz und dessen Gattung, schwimmende Kräuter und ihre Arten, gewisse Winde vom Lande, merkwürdige an den Ufern stehende Bäume und dergleichen. Wir wollen jetzt sehen, wie die Charten auf dem kleinen Felde des Papiers alles erwehnte, in eben der Verhältniß und Ordnung vortragen, in welcher es sich auf der See befindet. Die Charten, sagten wir, sind Vorstellungen der Ober-Fläche des Meeres, dieses ist als ein

Theil der ganzen Fläche des Erd-Balls erhaben, und solche Linien und Flächen lassen sich ohne Reduction nicht auf einer ebenen Fläche vorstellen. Bey allen Charten, die große Stücke der Fläche abbilden, muß hierauf mit Genauigkeit gesehen werden, in kleinen Stücken aber, nimmt man es nicht so genau, wir werden dieses immer besser einsehen.

Die Schiffer nennen ihre Charten, wo die Fläche und ihre Theilungs-Linie geradlinicht ohne Reduction vorgestellet sind, gleich gradichte Charten. Der Meß-Künstler trägt so viele Grade der Länge und der Breite als seine Absicht erfordert darauf, giebt jeden 24 — 15 Meilen nach Landes-Art.

Es giebt auch Charten ohne alle Grade-Theilung; die Franzosen nennen sie Routes, diese tragen gar keine Längen und Breiten Grade, sondern einen Maaß-Stab nach Meilen, und die Wind-Rosen Striche darauf. Man hat dergleichen nur in der mittelländischen See.

Daß die oben erwehnten gleich gradichten Charten fehlerhaft seyn müssen, fället so gleich in die Augen. Wenn man betrachtet, daß diese Grade der Breite, wie sie aufgezogen worden, durch eine Projektion auf die Fläche gebracht werden, und dadurch nothwendig um die Linie herum kleiner, als um die Pole werden müssen. Die Charten mit wachsenden Graden ersetzen diesen Fehler ziemlich, indem sie die Grade nach den Polen vergrößern.

Man hat in den Ländern, wo die Seefahrt stark getrieben, vor Charten gesorgt. Noch heute wenden große Herren billige Kosten auf ihre Verbesserung. Solchen haben wir die Charten von dem kaspischen Meere, schwarzen Meere, vom arabischen Meerbusen, von der Fahrt des Niels, von den Küsten bey Senegal und andere neue zu verdanken. Aber es fehlet uns noch sehr viel, ich sage, nicht zu einer vollständigen Verzeichnung des Gewässers unserer Kugel, denn man muß erst in spätern Zeiten die dazu gehörigen Entdeckungen auf den noch unbefahrnen See-Strecken erwarten. Auch die fleißig besuchten Meere sind nicht alle gut aufgetragen. Der sogenannte französische Neptun, der zwey Bände hat, machet eine vorzügliche Sammlung. Wir haben Witsen, Merkators,

tors, den See-Atlas der berliner Akademie, und mehrere. Vor einiger Zeit, thaten englische See-Officier an die Admiralität Vorstellung, daß selbige die Capitains mit guten Charten versehen möchte, weil diese selten dergleichen hätten, und daher schon manches Schiff verunglückt wäre.

Sollte man dergleichen aus einem Lande vermuthen, wo man so viel von der Schiffahrts-Kunde reden hört, und so große Belohnungen auf die Erfindung der Meeres-Länge gesetzt worden. (siehe See-Charten.)

Chaye. Nennen die Flamänder die Belander. Die größten können achtzig bis hundert Tonnen, mit drey bis vier Mann führen.

Chinesische Compagnie in Emden. Ward 1750 octroyrt. Sie hatte außer diesem Handel noch andere Operationen; ihre Actien waren von 500 Rthlr. und sie hat zweymal Retur-Schiffe gehabt. In dem letzten Kriege geriethen sie in Stecken. Es scheinen dazu Freunde mehr als Feinde beygetragen zu haben.

Clima. Ein Erdstrich zwischen zween Parallel-Zirkeln, in welchem der Unterschied der längsten Tage eine halbe Stunde beträgt. Die Alten zogen durch die nordliche Halb-Kugel sieben solche Striche, die sie nach einem Ort benennten, durch welchen die Linie gieng, sie eigneten sie den Planeten zu. Da diese Abtheilungen durch den Strabo auf 8 vermehret wurde, so kam er damit nur bis zum 52°. 8′ Breite; denn weiter hinaus hielt er die Erde vor unbewohnt. Ptolomäus machte 13, und gieng in den Gränzen der bewohnten Erde in seinem System bis 59° — 30′ — —. Die neuere haben 24 gemacht, so eigentlich heißen, nachher noch 6 dazu gesetzt, so man uneigentliche nennet.

Das erste Clima ist unter der Linie, wo Tag und Nacht gleich, und von zwölf Stunden sind. Von diesem Punkte gehet man nördlich und südlich nach den Parallel-Zirkeln, wo der längste Tag zwölf Stunden und dreyßig Minuten ist, und so weiter, bis zur Breite von 66°30′. wo der längste Tag vier und zwanzig Stunden wird.

Das erste Clima, nennet man von Malaka, das vier und zwanzigste gehet durch Skongent.

Digitized by Google

gent. Jede dieser Abtheilungen wird in 3 Theile zerleget, als Anfang, Mittel und Ende. Es ist ausgemacht, daß die äußere Gränzen von zweyen zusammen treffen. Die uneigentlichen Climas sind da, wo der Unterschied des Tages einen ganzen Monat beträgt. Der erste ist unter 67° 30 Minuten das sechste an Pol oder 90°. Der längste Tag ist hier 6 Monat. Diese Eintheilung hat auch vor die Schifffahrt großen Nutzen zu Berichtigung der Zeiten, und folgends der Breiten und Längen.

Commißion. Heißt die Erlaubniß, die die Admiralität im Namen des Königes oder Staats giebt, Caper zu werden, feindliche Schiffe wegzunehmen, und den Feind allen möglichen Schaden zu thun. In Engelland heißt es, das königl. Schiff werde in Commißion gegeben, wenn ein Capitain ernennet worden, der es führen soll.

Commite. Ist auf der Galeere der Officier, welcher die Ruder-Knechte unter sich hat, und ihre Arbeit anordnet. (siehe Galeere.)

Commodore. Ist ein bey den Engelländern und Holländern gebräuchliches Wort; es heißt so viel als ein Oberhaupt, ein Befehlführender, und so nennen sie auch den Officier der einige Schiffe führet. Besonders aber ist das Commodore bey den Engelländern üblich. Die Franzosen und Holländer nennen öfter den Capitain, der ein Schiff, Flotte, Fregatte, Brander ꝛc. allein führet, Commandeur.

Compagnie. Heißt eine Gesellschaft zum Seehandel, sie bestehet nicht nur aus Kaufleuten, sondern auch solchen Personen, denen die Handlung sonsten nicht gerade aus erlaubt ist. Die Theilnehmer legen ein gewisses zusammen, und theilen Gewinnst und Verlust nach dem Verhältniß der Einlage. Die jetzo in Europa befindliche haben einen so großen Einfluß in das Seewesen von Europa, daß man sie genauer kennen muß. Von dem Nutzen den sie haben überredet, sind schon sehr viele entstanden, aber auch eine große Anzahl zerfallen und aufgehoben worden. Eine jede Compagnie wird aber mit Genehmhaltung der Obrigkeit geschlossen, welche ihr einen Freyheits-Brief, und in demselben gewisse Vorrechte ausschließungsweise giebt. Diese sind nach dem Ver-

hältniße der Umstände sehr verschieden. Die einzelen Kaufleute pflegen mit viel Wahrscheinlichkeit über diese Vorzüge zu schmählen, dieses um desto mehr, da sie nach ihren Glaubensarten den Gewinst, den der Nachbar hat, als einen gehabten Verlust ansehen. Es ist inzwischen wohl wahr, daß diese Compagnien Monopolien sind, und der allgemeinen Schiffahrt des Landes auf viele Art schaden. Es ist aber auch gewiß, daß nur zusammen vereinigte Kräfte fähig gewesen, so viel zu unternehmen als viele Compagnien gethan. Wie wäre es, wenn man, sazt der Anfang des Einrichtungs-Etablissements, könnte auf Kosten der Compagnie geschehen, die Besitzungen müssen dem Staat bleiben, und der Handel nachher frey vor jeden Unterthan seyn. Die verschiedene in Europa befindlichen Compagnien zum See-Handel, werden wir in ihren Artikeln besonders betrachten.

Comptor. Contoir, siehe Komtor.

Connoissement. Siehe Frachtbrief.

Conserve. Admiralschaft. Jene Benennung ist mehr im Gange. Es bedeutet aber eigentlich die Zusammentretung verschiedener Kauffahrer die einerley Reise haben, zu dem Ende, um sich die wechselseitige Hülfe und Schutz zu leisten. Man sagt auch, sie gehen Flottenweise, und errichten einen Vertrag, dadurch sie sich verbunden unter einen Admiral oder Obern zu stehen, und dessen Befehle und Signale zu befolgen.

Er richtet die Fahrt ein. Die Schiffe so keine Canonen führen müssen denen, so in der Conserve-Flotte dergleichen führen, davor etwas entrichten. In den Niederlanden müssen alle Schiffe, so in das Mittelländische Meer gehen in Conserve fahren, und nicht eher abfahren, bis ihrer so viele zusammen sind, daß sie eine Anzahl Canonen haben.

Die in der Levante müssen einen Monat nach eingenommener Ladung auf die Conserve warten. Die vom Oestlichen des Adriatischen Meerbusens kommen, legen in Zante an; Von hier können sie nach fünf Tagen abseegeln, wofern ihrer nur 4 bis 8 beysammen sind, welche zusammen wenigstens 80 Canonen führen. Von hier gehen die Schiffe nach Livorno,

und liegen noch 15 Tage, wo sich andere Schiffe mit ihnen vereinigen, damit die Retour-Flotte so stark als möglich sey, um sich gegen die Corsaren zu vertheidigen. Alle diese Anstalten geschehen darum, weil der Staat Kriegs-Schiffe jährlich zur Begleitung dieser Kauffahrer in diese See schicket. Sie müssen so lange als möglich zusammen bleiben, alle Capitains sind hiezu unter einer Strafe von 1000 Fl. verpflichtet. Hierdurch wird man sich von solchen Flotten einen Begriff machen.

Consul. Ist ein von einem Staate in einem fremden Handelsplatz, zur Unterhaltung der Ordnung im Handel gesetzter Staats-Bedienter. Er entscheidet die Streitigkeiten der Kaufleute der Nation, dienet selben zum Beschützer, spricht ihnen Recht, und autorisiret ihre rechtliche Handlungen.

Conter-Admiral. Ist der dritte Officier der Flotte, und führet gemeiniglich den hintern Zug oder die letzte Abtheilung derselben. Heißt bey denen Holländern, Dänen, Schweden und Russen Schout by Nacht.

Conterbande heißt in der Schiffs-Ladung überhaupt alles, was in einem Lande einzuführen verboten; im Kriege ist es alle Kriegs-Geräthschaft; in Pestzeiten eine Leiche ꝛc.

Conter-Marsch. Geschiehet, wenn alle Schiffe in einer Flotte oder Eskader ihren Cours in einem Punkt eines nach dem andern verändern.

Contraktion. Ist eine Gesellschaft der Kaufleute von Bilbao und Nantes, ihren Handel betreffend, wodurch sie wechselseitige Freyheiten in Zoll-Aemtern u. s. w. genießen.

Converso. Ist ein Portugiesisches Wort, und bezeichnet den Ort auf dem obern Verdeck, zwischen dem Vormast und dem Cabestan wo man im Schiffe zusammen kommt, und sich zu unterhalten pflegt.

Convoyer. So nennet man die Kriegs-Schiffe welche die Kauffahrer begleiten. Man pfleget auch in Friedenszeiten denen Kauffahrern, die zusammen auf weite Reisen oder Fischereyen gehen solche bey zu geben welche sie bedecken, und vor den Seeräubern oder auch dem Feinde schützen. Zuweilen sind sie vornehmlich nur zu Erhaltung der Ordnung und zu Verhütung der Neckereyen von andern zugeordnet. Das Kriegs-

Schiff, welches diesen Auftrag hat, führet den Befehl über die Kauffahrer, richtet ihren Marsch ein, nöthiget sie, sich einander zu helfen, läßt sich von ihnen täglich Bericht abstatten, holet Nachrichten von der Beschaffenheit der See und des Landes ein. Es verscheucht die schwachen, und schafft, wenn er sich mit größeren schlagen muß, dadurch den Bedeckten Gelegenheit, in den nächsten Sicherheits-Ort zu kommen. Wenn es bey diesen Bedeckungen wie bey denen zu Lande zugehet, daß der angegriffene selten ohne Nachtheil davon kommt, so hat es einerley Ursachen.

Coquet. Kleine Normandische Fahrzeuge, darauf man von Rouen nach Paris fährt.

Coraline. Ist eine leichte Schaluppe zum Corallensuchen bestimmt, daher sie den Namen hat.

Cordeliere. Ein großes Fahrzeug zur Zeit Ludwig des XII. welches in dem Gefechte gegen die Engelländer bey Mahie verbrannte.

Core-Core. Ist eine Gattung von Lust-Schiffen auf den Moluckischen Inseln. Sie werden auch in den Kriegen dasiger See-Strecken gebraucht; sie sind 80-100 Fuß lang, 12-15 breit und haben 50-80 Ruder-Knechte und Besatzung.

Correaux. Sind kleine Fahrzeuge welche zu Bourdeaux vornehmlich zum Einladen und Ausladen der größern, welche Salz führen, gebraucht werden. Lichter, die Menschen und Waaren auf die großen Schiffe transportieren.

Corrugh. Ein Irrländisch Wort, welches ein von Ruthen geflochten Fahrzeug bedeutet, so mit rohem Leder von draußen überzogen, und von innen mit Leinen fest hält; ist in Nord-Schottland im Brauch. Kommt es nicht von Corrabus her?

Corvette. In Frankreich heißt jedes Kriegs-Schiff unter 20 Canonen, Corvette; bey andern heißt dieses Schaluppe.

Corvus. Eine Maschine auf den Schiffen der Römer, deren man sich beym Entern bediente. Die alten Texte beschreiben es anders als ihre Ausleger. Dem Polybius zufolge ist es eine Fallbrücke, die um einen Stander auf dem Vordertheil beweglich war, sie ward durch ein über eine Rolle, so an der Spitze desselben angebracht worden, nach dem großen Mast, und

allda

allda durch einen Ring gezogenes Seil aufgezogen.

Cotts. Canots der Irrländer aus einem Eichenbaum gemacht; sie fahren auf dem Lande, Seen und Flüssen.

Crack. Schwedische und Dänische Art Schiffe, mit 3 Mast ohne Korbe.

D

Dagger-Bank, oder Hunds-Bank. Ist eine große sehr gefährliche Sand-Bank in der Nord-See zwischen den Küsten von Engelland gegen Abend, und den Niederlanden in Jütland gegen Morgen 50 Meilen lang.

Daggenlaufen. Ist eine Schiffs-Strafe, wenn der leidende von einem Ende des Verdecks bis zum andern zwischen dem Schiffs-Volke durchgehen muß, welches ihn mit Strick-Enden peitschet.

Dalbord. Die Lehne an der Gallerie; auch das äußerste der Verkleidung am Rande des Schiffes.

Damlopper. Ein Holländischer Binnen-Länder auf den Canälen.

Dampfhebung. Strahlen-Berechnung, siehe Refraktion.

Dagger-Boot. Ein kleines Fahrzeug zu dem Fischfang auf der Dagger-Bank.

Dardanellen. Das erste Paar heißt man die alten. Türkisch das auf der Asiatischen Seiten Anadoli Eski Hißar; diese ist ein viereckigt Gebäude mit Thürmen bestrichen, inwendig stehet ein dicker Thurm und darauf die Stück-Bettung. Das Europäische Schloß Rumili Eski Hißar liegt fünf Meilen von Constantinopel. Diese Schanze ist dreyeckigt und hat einen Thurm, sie liegt auf einem Hang. In dieser Gegend ist der Canal zum schmälsten, etwan $\frac{3}{4}$ einer geographischen Meile, oder wie Herodot und Plinius sagen, 7 Stadien. Man muß bey den Schlößern anlegen und sich untersuchen lassen. Die Franken nennen sie schlechtweg die alten Casteele, sie sollen auf den Trümmern, die Europäische von Festo, die Asiatische von Abydos stehen. Hier ist es wo des Xerxes Brücke

gelegen, *) und wo Alexander in Asien gegangen. Das Asiatische hat Bajazet erbauen lassen, als er Constantinopel belagerte. Das andere Paar nennen die Franken neue Casteele. Mahomet der 4te hat sie 1659. bauen lassen, sie liegen vier Stunden weiter hinauf, und sperren die Fahrt in das Meer von Marmora. Das in Asien befindliche heißt Anadoli Karadengi Hißar; das Europäische aber Romuli Kara Deugi Hißar. Diese Schlösser beschießen die Fahrt nicht so gut als die ersten, denn sie sind weiter aus einander. Man findet, daß auch oft Schiffe ohnbestraft eingelaufen, und nicht durch das Canoniren abgehalten oder beschädiget worden. Man hat in jetzigem Kriege, unter der Aufsicht des Ritters Thott, viele Verbesserungen an den Schanzen gemacht, hauptsächlich aber die Durchfahrt durch darein gelegte kleine Fahrzeuge zu verhindern gewußt.

Kleine Dardanellen sind gleichfalls zwey Schlösser an den See-Küsten so sich gegen über liegen, eines in Romelien, das andere in Morea.

Man sagt aber auch Dardanellen, dadurch die Meerenge, welche vor Alters der Hellespont hieß, zu bezeichnen. Die Türken nennen ihn Begas. Die Länge desselben ist 26 Englische Meilen, und die größte Breite nicht über vier. Die an denselben liegende Schlösser, deren wir oben Erwähnung gethan haben, und welche die Türken Begaßi Hißari nennen, heißen wir auch Dardanellen, wie gesagt worden. **)

Declination ꝛc.

Deich. Heißt so viel als ein Damm von Zimmerholz, Mauerwerk,

*) Man hat die in den Schulen so weit verbreitete Erzählung von der thörichten Handlung des Xerxes, daß er den Hellespont, weil seine darüber gelegte Brücke zerstücket worden, 300 Ruthen Streiche geben lassen, und daß er ihm ein paar Fesseln angelegt, anders erkläret, als es der Buchstabe des Herodots saget. Die 300 Hiebe bedeuten so viel Anker, welche er werfen, und die Fesseln, die Sperrkette so er ziehen lassen. Ich bin recht froh darüber; wieder eine Thorheit weniger.

**) Die neuesten Nachrichten reden von einem Entwurf des Ritters Thott, welcher vom Groß-Herren genehm gehalten worden. Er bestehet darinnen, am Bosphorus zween Schlösser zu erbauen, welche denen Dardanellen ähnlich seyn sollen.

Digitized by Google

werk, Faschinen gebauet, dient bey dem Ein- oder Auslaufe der Gewässer zum Wiederhalt. Sie werden mit Erde erhöhet, durch Dichtwerk, Pfähle, Steine und d. g. aufgeführet. Man sagt eindeichen, mit Dämmen versehen, daher sind auch Deich-Inspektors, Deich-Grafen, Deich-Wärter und d. g. welche alle zu Erhaltung dieser Schutz-Wehr unterhalten werden. Diejenigen Deiche welche im Herzogthum Cleve den Rhein einschließen, heißen Bann-Deiche.

Departements der See-Städte in Frankreich.

Dicht am Winde. Siehe Wind.

Dicht Werk. Ist das was man zum calfatern gebrauchet, Mooß, Werk, ausgezupfte Taue ꝛc. Anstatt dessen bedienen sich gewisse Indianer eines Oels, so alles so dicht verschließt, daß kein Wasser eingehet.

Dicktauen. So viel als Cabel-Tauen.

Diligence. Siehe Mark-Schiffe ꝛc.

Dispasche. Heißt im See-Rechte die Eintheilung, was jeder Partner zu Erstattung des erlittenen Schadens tragen muß, wenn der Schiffer Verlust gemacht hat. Bey den Assekuranz-Kammern sind ordentlich dazu bestellte Leute. Das Wort leitet sich aus dem Spanischen ab, und hat bey uns, wie alle andere, das Volks-Recht erhalten. Es ist nicht unrecht, daß man es annehme, denn wenn ich es übersetzen und Repartition nennen würde, so würde man mich doch vor undeutsch halten.

Dock. Heißt der Ort wo die Schiffe im Hafen eigentlich liegen, wie auch eine besondere Abtheilung des Hafens, darinnen die Kriegs-Schiffe und Galeeren hinter einem Baum oder Ketten liegen, aufgehoben, gebessert und calfatert werden. Einige dieser Docken sind trocken, erhalten, wenn die Schiffe flott gemacht werden sollen, durch die Aufziehung der Schleußen Wasser, andere sind an sich naß, andere werden bey der Fluth gewässert, und laufen bey der Ebbe ab. Die neuen vor die Rußischen Flotten in der Ostsee angelegten sind vortrefflich. Die Venetianischen, wo jedes Fahrzeug in seiner besondern Lager-Stellung im Seewasser unter Dach lieget, mögen wohl das Muster davon seyn. Man hat auch Docken, wo die Fahrzeuge trocken auf Gerüsten unter Dach

gebracht sind. Dergleichen der neue Dock in Carlscron werden soll, an welchen man jetzo arbeitet. Allda ist die sogenannte alte Docke, deren Beschreibung zur Erläuterung des Artikels dienen kann. Sie bestehet in einer großen, in einen Berg auf 80 Fuß tief, und 350 Faden langen getriebenen Ausholung, in der Gegend wo die Flotte liegt. Sie hat gegen die See eine große Oeffnung, die mit zwey Flügel-Thüren geschlossen wird. Wenn dieses geschehen, kann das Wasser ausgeschöpft und der Dock trocken gemacht werden, alsdenn wird das eingeführte Schiff vollkommen ausgebessert, das Wasser hierauf durch zwey in den Pforten gemachte Oeffnungen eingelassen, seine Gewalt im Einfluß aber durch eine Maschine, so man ihm entgegen stellet, gehemmet. Das Schiff kann alsdenn herauf fahren.

Dollert. Der Meer-Busen von Emden zwischen Ost-Frießland und Gröningen wo die Ems ins Meer fällt, hat seinen Namen von dem Ungestüm welches auf demselben, auch oft bey stillem Meer, sich ereignet. Er nimmt auf der Ost-Friesischen Seite ab, und werden Stücke davon eingedeichet: so giebt die See allmählig wieder, so sie dem festen Lande bey dem vorhergehenden Ausbruch nahm, als der Dollert entstand. Im Jahre 1277, brach das Wasser zuerst ein, und im Jahre darauf entstand dieser Meerbusen, auf dessen Stelle 50 große und kleine Oerter gelegen haben.

Donner. Die Schiffe empfinden denselben auf der See zuweilen sehr stark; er zersplittert die Masten, zerschlägt das Gebäude, und thut, wie leicht zu begreifen, großen Schaden. Ein neuerer Reisender merkt an, daß die an Raan und Masten hervorragende eiserne Spitzen ihn wohl anziehen möchten, welches mit den Erfahrungen über dessen Elektricität eintrifft.

Donner-Büchse, Basilisk. So nennet man im Deutschen ein großes Stück, welches bey denen Franzosen Bombarde heisset. Man beschreibt es als von ungeheuerem Caliber, und sagt, es sey vor dem Gebrauch der jetzigen Canonen geführet worden. Ich verstehe dieses, aber das kann ich nicht erklären wenn einige Franzosen sagen, daß es ohne Pulver gebraucht worden, und doch einen so gewaltigen Knall gemacht, daß er

zehen Meilen zu hören gewesen. Es wäre hier eine schöne Gelegenheit, eben dieses, vielen andern gleich, abzuschreiben, ohne zu wissen was man schreibt.

Doppeln. Heißt einem Schiffe eine zweyte Bordung, Verkleidung über die alte geben. Eine Anstalt zu langen Reisen. Diese Verdoppelung ist von $1\frac{1}{2}$ Zoll dicken eichenen, kupfernen oder tannenen Brettern, sie deckt das Zimmerwerk vor den See-Würmern, oder auch gegen Trieb-Eiß und dergleichen, macht das Schiff aber schwer und unrührsam. Man legt zwischen beyde Bretter-Verkleidungen Haare, so die Holländer Plack nennen, andere graues dickes Papier, zuweilen Kupfer-Platten. Man hat eine Art von Schiffteerung erfunden, dadurch man sich vor den See-Würmern ohne Dopplirung verwahren will, sie heißt Espalme. Die Alten neuneten es Cera.

Drey. Ist ein eiserner Anker mit vier Schaufeln ohne Kreutz, auf den Nieder-Boords und Galeeren.

Drift-Back. Ist eine auf dem Wasser treibende Maschine, welche in einigen Häfen, besonders bey Hamburg, statt der dem Eise zum meisten ausgesetzten Tonnen gelegt worden.

Dromonen. So hießen zu des Kaisers Leo Zeiten die Schiffe, welche man Triremen geheißen hatte. Ich will die Beschreibung davon, nach der Uebersetzung des Herrn von Mazeron beyfügen. Sie müssen, sagt der Kaiser, nicht zu schwer und stark von Holz, noch auch zu dünne seyn, weil sie sonsten beym Auffallen der andern Schiffe zerschmettert würden. Sie müssen ein solches Verhältniß im Bau erhalten, daß sie hurtig im Laufen, stark genug gegen die See, und fest gegen dem Stoß im Gefecht bleiben. Vorn auf dem Vordertheil steht eine mit Erzt bedeckte Röhre, dadurch man Feuer auf die Feinde wirft, über demselben ist ein mit einer Brustwehr versehenes Gerüste erbaut, darauf die Soldaten im Gefecht stehen, und gegen den Feind ihr Wurf-Gewehr brauchen können.

Auf diese großen Dromonen bauet man in der Mitten des Verdecks ein Casteel, von welchen die darauf gestellten Soldaten, Steine und spitzige Eisen-Klumpen auf die feindlichen Schiffe werfen, welche dieselben zerschlagen. Eben von hier

werfen sie auch Feuerwerke in die feindlichen Schiffe. Die Dromone ist überhaupt länglicht im Bau in gehöriger Breite, sie hat zwey Reihen von 25 Ruder-Bänken, eine oben, die andere unten, auf der Bank zwey Mann, die alle gewaffnet sind. Der äußerste Ruderer am Vordertheil hat den Auftrag, die Stange, der andere die Anker zu besorgen. Man machte auch Dromons von 200 Ruderern.

Dromunda. So nennet die Geschichte ein großes Saracenisches Schiff, welches König Richard von Engelland auf seinem Kreuz-Zug erobert. Es hatte 1500 Mann Besatzung, von denen nur 100. gefangen, die andern ersäufet wurden; nachdem das Fahrzeug, welches vor die Maschinen undurchdringlich, war geentert worden.

Drosse. Tackel-Werk am Besaans-Seegel.

Drüll. Blind vors Gatt, sagt der Holländer. Ist ein Seegel, welches an einer Raa gegen den Ober-Balken des Schiffes am Hintertheil ausgespannt wird; es bedeckt den Spiegel und ragt beym Steuer und Backboord auf zwey Faden beyderseitig hinaus. Man braucht es nur bey dem Rücken-Wind auf den Kauffahrern. Es dienet gegen das Abtreiben durch Ströme. Kleine Jachten bedienen sich desselben auch in der Wind-Stille fort zu kommen. Es wäre, wie ich glaube, dieses Seegel in verschiedenen Vorfällen sehr wohl zu gebrauchen.

Dichten. Sind auf den Kahnen so viel als die Balken auf dem Schiff, ihrer sind aber eigentlich zween in der Mitten des Kahns queer über ihm, etwan vier Fuß aus einander, sie helfen die Boorde erhalten, und dienen auch beym Maste.

Dunen. Sind Sandhügel auf dem Strande welche den Ausfluß hindern. Man nennet in Engelland vorzüglich Dünen eine Rheede der östlichen Küste von Keut und Sussex.

Durchschneiden. Die Schiffe durchschneiden einen Strohm, indem sie queer darüber setzen; die Fahrt, wenn sie queer herüber seegeln. Die Flotten durchschneiden einander im Gefecht; die Armee die unter Wind ist, seegelt etwas vorwärts gegen die ihr abgetheilte, sie leget um, setzet durch die feindliche Flotte, und gewinnet ihr alsdenn den Wind ab. Dieß Manöuvre ist zweydeutig, und wird nur unternommen, 1) um einen größern

Uebel

Uebel zu entgehen, wenn die Armee, wie unter dem Artikel umsegeln, gesagt worden, eine große Lücke läßt, oder wenn verschiedene Schiffe abgekommen sind.

Dieses Durchschneiden geschiehet indessen in einem Gefecht der Flotte mehr als einmal. Die Haupt-Regeln dabey sind: die Schiffe müssen dicht auf einander bleiben, und sich nicht mit dem Schlagen einlassen, wenn sie durchstechen und so hurtig als möglich umlegen.

E.

Ebbe und Fluth. Ist eine Bewegung in der See, da das Wasser ohngefähr sechs Stunden an dem Ufer steigt, ohngefähr eine Vierthel Stunde stehet und sechs Stunden fällt. Wenn die Fluth gegen das Ufer steiget, nöthiget es auch die dahin auslaufende Flüsse zurück zu treten, mit der Ebbe laufen sie ab; wenn die Zeit von sechs Stunden vorbey, bleibet die See eine Vierthel Stunde oder weniger stille stehen, und alsdenn hebet die Fluth wieder an. Diese Bewegung geschiehet zweymal in 24 Stunden und 48 Minuten. Sie hat mit dem Mond-Wechsel zusammen treffende Veränderungen, und man bemerket, daß das Wasser etwa drey Stunden, nachdem er durch den Mittags-Kreis gegangen am höchsten steht; man hat also die Ursachen aus dem Anziehen des Monds genommen, und kann sie jetzt, wie andere Erscheinungen des Himmels, in den Calendern angeben. Die Ost-See, das schwarze, das Caspische und das todte Meer haben keine merkliche Fluth. Die Ursachen der Ebbe und Fluth waren sonsten, wie die Schule glaubte, ihr genugsam bekannt. Die Gelehrten sagten, die Erde sey ein großes Thier so das Wasser einzog, andere hatten Meeres-Strudel, Galiläus nahm die tägliche Bewegung der Erde davor an. Carteſius ließ seine Wirbel wirken. Klinner hatte schon Sonne und Mond als die Wirkungen dieses Wechsels angesehen, und Neuton hat es endlich durch das Anziehen des Mondes zum besten getroffen. Indessen ist die ganze Lehre bey der

der großen Mannichfaltigkeit der Neben-Umstände, wenn gleich vor die Neugier der Naturforscher, doch zum Gebrauch der Schiffer nicht genugsam ausgearbeitet. Nützlich wäre vor sie ein historisches Verzeichniß an so vielen Orten als möglich genau anzustellender Beobachtungen, und wenn diese zureichend wären, so würde man aus der Lage der Küsten und andern Umständen, manche Abweichungen von der angenommenen Regel verstehen, die der Mond-Wechsel überhaupt genommen, sein Druck seine Anomalien nicht genugsam erklären, viel weniger im voraus zu bestimmen dienen. Die bequemste Hypothese zu Erklärung der Ebbe bleibt wohl das Aufschnauben des Leviathans, diese läßt nichts zu erklären übrig. Die Fluth ist in der Schifffahrt in großen Betracht zu ziehen. Sie machet gewiß Gegenden schiffbar, über die man sonst nicht gehen kann. So kann man mit der Fluth aus der Nord-See bis an Hamburg beladen seegeln, weil sie sich bis 22 Meilen herum ins Land äußert. Der Herzog von York wollte die Holländische Flotte in Texel verbrennen, und es wäre muthmaßlich um sie geschehen gewesen, wenn die Fluth nicht ungewöhnlich ausgeblieben, die die Engelländer begünstigen sollte. Es wäre der Mühe werth hier genauer zu fragen, ob solche Abweichung von der vor fest angenommenen Regel nicht sonst schon lange vorher bemerkt worden?

Chelle. Heissen die Handels-Plätze in der Levante, als wie Smyrna, Alexandria ꝛc.

Chem. Canot der Negers.

Einwinden. Geschiehet, wenn man in einem Schiffe einen Tau anziehet oder aufwindet, welcher auf dem andern Ende am Anker fest gemacht ist, und dadurch das Schiff zu ihm bringt.

Einschiffen. Heißt etwas ins Schiff laden; ins Schiff treten, um die Reise darinn zu machen. Man schiffet Soldaten zu Pferd und zu Fuß, nebst dem, so sie zu Unternehmungen am Lande brauchen, ein, um sie wieder auszusetzen. Dieser Artikel ist zum Verstande des Landen weitläuftiger auszuführen. Zum Einschiffen, werden zuerst die Transport-Schiffe herbey gebracht, welche der Staat entweder selbst bey der Hand hat, oder zu diesem Gebrauche

brauche in der Zeit anschaffet. Es geschiehet, indem man auf die Kauffahrer Beschlag leget, die man in dem Hafen findet, desgleichen in andern Ländern bey genauer Beobachtung des Geheimnisses, Fahrzeuge unter allerhand Vorwand bestellet.

Die zusammen getriebenen Schiffe, laden ihre Waaren, wenn sie dergleichen aufhaben, in angewiesene Magazine aus, wo sie vor Rechnung des Rheders verkauft werden können. Man bezahlet sie gut, aber man giebt auch Acht, daß die Fahrzeuge fest und brauchbar, auch mit allem nöthigen Tackel-Werk und gehörigen Schiff-Maatschaft versehen sind. Man hütet sich, alte schlecht gebaute und schlecht beseegelte Schiffe zu nehmen, und setzet die Anzahl der Matrosen, welche auf denselben seyn soll, beym Verdingen fest. Man verbindet die Schiffer auf eine gehörige Zeit, Holz, Wasser und Lebens-Mittel vor ihr Volk einzunehmen, damit es an nichts fehlen möge. Zu den Pferde-Schiffen werden die platteren gewählet, welche nicht zu tief gehen, näher ans Land kommen, und den Pferden ein Stück Weges, so sie schwimmen müßten, ersparen helfen. Sie müssen aber hoch genug gebrückt seyn, damit die Pferde mit den Köpfen nicht anstoßen, und breit genug, damit zwey Reihen mit den Köpfen gegen einander, jedes in einem besonderen Stande darinnen stehen könne, und noch Platz vor die Leute bleibe, so sie füttern sollen. Man besorget Krippen, Futter-Kasten und Netze zum Heu; der Fuß-Boden wird bestrichen, die Ringe, daran die Hang-Gurten befestiget sind, werden angeschlagen, imgleichen die Haken, daran man die Wasser-Eymer zum Tränken unter den Köpfen der Pferde hänget. Es werden den Pferden Schaaf-Felle an der Brust und hinten angebunden. Man schafft Kleyen unter ihr Futter an u. s. w. In Betracht der inneren Einrichtung, kommt alles darauf an, wie viel man Pferde nimmt; ihr Futter wird auch auf andern Schiffen mit geführet. Es ist sehr begreiflich, daß man in größeren Schiffen mehr als in kleinere einladen könne; so fuhren im letzteren Kriege fünftausend Engelländer von Boston nach Capbreton in siebenzig Transport-

Schif-

Schiffen, und in sechs und dreyßig Schiffen setzten auf einmal fünftausend Hessen in Schottland. Denen Soldaten werden zwischen den Verdecken Pritschen zum Liegen, und Leisten vors Gewehr angeschlagen. Es werden Schmiede und Behältnisse vor die Kost angebracht, welche letztere zuweilen der Schiffer besorgt, zuweilen der Officier selbst anschafft, oder ein Commissarius ausgiebt.

Jedes Kriegs-Schiff hat seine besonders abgetheilte Transport-Schiffe zu begleiten, vor die es stehen muß. Man sucht daher auf eine solche Abtheilung von Schiffen, auch eine von Mannschaft zu setzen, und alles, was diese gebraucht und ihr zugehöret, darauf zu bringen, damit sie beym Nothfall es vor sich finde.

Die Land-Officier untersuchen, ehe sie einsteigen, Brod, Wasser, Fleisch, und die übrigen Lebens-Mittel, so auf die Schiffe gebracht werden. Ein Schiff-Officier aber, muß jedes Transport-Schiff untersuchen, ob es gut, und ob es dicht calfatert sey, hievor muß er hernach stehen. Alles, was auf der Fahrt an Takel- und Seegel-Werk sich untüchtig zeiget, ist seiner Aufsicht entgangen, und hätte nicht angenommen werden sollen.

Vor das Pulver und Feuerwerk, werden besonders gute Fahrzeuge ausgelesen; die Behältnisse, worinnen es liegt, werden sorgfältig mit Brettern ausgeschlagen, damit sie nicht Feuchtigkeit an sich nehmen. Auf diesen Fahrzeugen wird niemals Feuer gemacht, sondern das Schiff-Volk behilft sich mit kalter Küche. Da ihre Gesellschaft vor andere gefährlich ist, so werden sie mit besonderen Fähnchen ausgezeichnet. Die geladenen Bomben, werden jede besonders in eine Küste gepackt. Die Fässer mit eisernen Reifen kommen nie zusammen, damit durchs Schacken des Schiffes kein Unglück verursacht werde.

Die Soldaten bekommen in ihr neues Quartier Cammeradschaftsweise, Hausrath, Fässer zum Wasser, Gefäße zum Wein, Oel, und Essig, Matten, darauf zu liegen, Netze, das gesalzene ins Wasser zu hängen, Löffel und Schüssel, und einen Säck, ihre Röcke hinein zu stecken, denn diese ziehen sie sogleich aus, und drehen die Westen um, um solche nicht zu beschmu-

schmutzen. Sie bekommen Besen, Lichter und allerhand Kräuter zum Räuchern, besonders Wachholder-Beere, Roßmarin und Lavendel, wo diese häufiger sind. Zum Ballast in die Kriegs-Schiffe, bedient man sich zuweilen der Land-Canonen. Es ist aber zu merken, daß jedes Stück Geschütz, sein völliges Geräthe, als Lavette, Unterlagen, Keule, Hebe-Bäume, Kugeln und Schanz-Zeug bey sich haben müsse. Dieses geschiehet in der Absicht, damit, wenn die Schiffe gleich zerstreuet werden, man in jedem doch fertige Canonen finde. Man wird sich aus der Geschichte erinnern, daß die Engelländer dieses in ihren ersten Amerikanischen Transporten letzteren Krieges nicht immer beobachtet zu haben, beschuldiget werden. Es ist auch wohl billig, hierzu nicht alte und übel gebaute Fahrzeuge zu nehmen. Mit den Vorräthen an Lebens-Mitteln wird es eben so gehalten, denn es ist sowohl Zwieback als Fleisch nöthig.

Zu den Vorräthen überhaupt, werden besondere Fahrzeuge bestimmt, und daraus nur auf gewisse Tage in die andern Schiffe ausgegeben. Die Hospitäler, erfordern auch ihre Fahrzeuge. Man erlaubet den Officieren vor ihr Geld Fahrzeuge zu dingen, wenn sie mehr Pferde oder Gesinde und Bequemlichkeit mit sich nehmen wollen, als man ihnen nach den Verordnungen gestattet. Hiedurch wird aber der Zug oft gar sehr vermehret, und ist dieses billig nach Befinden des Generals auf etwas gewisses zu setzen.

Die Truppen werden benachrichtiget, wenn sie im Hafen versammlet seyn sollen. Sie schicken das, so sie nicht bey sich führen können, an Boord der Schiffe, dazu sie gehören; denn die Eintheilung ist ihnen schon im Voraus bekannt gemacht worden. Hier nun nähern sich alle Schaluppen der Kriegs-Schiffe, der Transport-Schiffe, und alle andere so sich im Hafen befinden. Jedes Regiment vertheilt sich in so viel Haufen als es Schiffe haben soll, und muß durchaus keines des andern Kähne nehmen.

Ist der Hafen nicht weit, so giebt man ihn der Cavallerie, und die Infanterie schifft sich von der Rheede ein. Die Capitains der Kriegs-Schiffe ge-

den Corporals vom See-Volk in die Schaluppen, welche die Fahrt betreiben. Können die Fahrzeuge von der Reuterey nicht nahe genug ans Wasser kommen, so müssen die Pferde auf anderen unter Wind auf die Transport-Schiffe gebracht werden, wie man denn überhaupt so viel möglich zum Einschiffen Wind-Stillen erwählet.

Man bauet verschiedene Brücken, darauf man die Pferde in die Schaluppen führet, damit es desto geschwinder gehe, und weniger Hindernisse zu besorgen bleiben. Ueberhaupt müssen die Generale und Officier alles anwenden, die genauste Ordnung zu beobachten, und die gemachte aufs vollkommenste befolgen zu lassen. Es ist gut, daß man sich im voraus mit Schaluppen versehe, die beym Ausschiffen dienen sollen, damit man in breiten Fronten und stark landen könne. Der Herr von St. Croza, aus welchen ich den größten Theil des Artikels entlehnet, schlägt vor, man soll diese Schaluppen platter als die gewöhnlichen machen, aber doch so, daß sie bey der Bewegung der See nach brauchbar bleiben. Er schlägt ferner vor, daß dieselbe vorn eine Blendung mit Schieß-Scharten vor die Passen haben, und daß diese zu Niederschlag-Brücken dienen sollen, wenn man landet. Die Schaluppen werden an Boord der großen Schiffe genommen. Er will nicht, daß man sie zerlegen, sondern daß sie klein genug seyn sollen, um am Boord zu liegen, wenn dasselbe sein Boot nach sich schleppet. Der General der Land-Truppen ist billig mit dem Admiral auf einem Schiffe.

Einschleppen. Heißt ein Schiff, vermittelst des Treck-Seils vorwärts bringen, desselben Ende ist irgend an dem Orte, wohin man will, durch einen Anker oder sonsten fest. Die Matrosen des Schiffes ziehen oder haalen auf dem andern. Zuweilen geschiehet die Verkürzung dieses Seils auf den Kabestan; es ist vom Bugsieren unterschieden.

Eisbock. Siehe Drift-Bank.

Ekliptik. Siehe Sonnen-Straße.

Elben oder Elwen. So nennet man in Norwegen und Schweden überhaupt alle Flüsse.

Elb-Kahne. Siehe Hamburger Schute.

Embargo. Ist der Befehl eines Fürsten, alle Schiffe, so in die

die Hafen einlaufen anzuhalten, und zu verhindern, daß sie nicht wieder auslaufen. (siehe Beschlag). Die Engländer und Holländer nennen es Pressen, wenn man die Schiffe Dienste zu thun, besonders zu Transporten, zwinget ꝛc.

Enterung. Das Entern. Heißt die Annäherung zweyer feindlichen Schiffe, welche sich an einander mit Haken und Seilen fest hängen, worauf es zum Handgemenge kommt. Das Schiff-Volk des einen Fahrzeuges sucht das andere zu ersteigen und sich Meister davon zu machen. Plinius schreibt die Erfindung des Enter-Klammers dem Perikles zu, man kann ihm, wenn man will, glauben. Auch der Brander sucht anzuklammern, aber nur etwa mit einem Haken im Tau-Werke, so viel, daß er dem Schiff, welches er anzünden soll, einige Zeit am Boord bleibe, und ihm den Brand mittheile. Dieses Festmachen aber heißt eigentlich nicht Enterung.

In dem alten Schiff-Gefechte, vor Erfindung der Canonen, war die Enterung eine der gewöhnlichsten Unternehmungen auf der See, und auch noch sucht der Caper, welcher eine starke Besatzung hat, gern das Schiff zu entern, theils, weil ihm diese Art der Ueberlegenheit in dem Gefechte den Sieg eher verspricht, theils auch das Schiff-Gebäu und Wände nebst der Ladung ganz zu gewinnen. Die Corsaren sind, wie bekannt, insgemein stark bemannet. Der Kaiser Leo sagt, man könne sich an ein Schiff an Boord legen, und darauf müßte ein ander Schiff auf das feindliche auf der andern Seite antreiben, und es so wahrscheinlich in Grund bohren.

Die Folgen der Enterungen sind ein Gefecht auf dem erstiegenen Boord, welches sich aber nicht allemal mit dem Verlust desselben, so wenig als die Eskalade eines Orts mit der Einnahme endiget, woferne nur in beyden Orten entschlossene Vertheidiger sind. Mir fällt eine Begebenheit von 1515 ein. Der Groß-Admiral von England Howard, erstieg von seiner Galeere eine französische, die bey Brest lag; er sprang achtzehen Mann über. Die Franzosen schafften sich die Englische Galeere vom Boord, drangen den Admiral nebst seinen Ge-

hülfen mit ihren Picken ins Meer, und er ersoff. Das beste Entern geschiehet beym Halse, dem Theil des Boords zwischen dem großen Mast und dem Focke, wo der Rand zum niedrigsten ist. Wenn ein Capitain ein Schiff entern will, wie es in verschiedenen Diensten allemal seine Absicht seyn soll, so vertheilet er erstlich die nöthigen Leute an die Canonen, alle andere aber auf die erhanen Castel, Theile seines Schiffes und dessen Hütten. Er bewaffnet sie mit Flinten, Granaden und Enter-Beilen. Die Haken werden an Enden der Raan angelegt, sodann geht er auf den Feind los. Diese Schiffe gerathen immer nach Beschaffenheit der Umstände, besonders des Windes, verschiedentlich an einander. Das beste Entern ist, wie gesagt, mit dem Bug am Boord des Feindes. In dem Augenblicke des Anlegens, werden die Haken, daran Ketten sind, herunter geworfen. Die Engländer suchen sich im hohen Tau-Werk fest zu machen. Nun springt alles, nachdem das Verdeck durch Flinten und Granaten, wo nicht leer, doch verwirrt gemacht, unter des Capitains Anführung mit der Axt, Säbel und Bajonett an Boord, und so entsteht ein Gefecht, welches desto hartnäckigter ist, da man entweder siegen oder sterben muß. Wir waren im Begriff, das Schiff am Halse oder in der Flanke zu entern; der Feind fürchtete sich vors Anlegen und vermied es, indem er unsere Wurfhaken abhieb und sich seiner Spieren bediente. Das Feuer dauerte einige Zeit auf zwey Cabel-Länge von einander, endlich legten wir an, wir brachten unser Boegspriet in die großen Wände, warfen unsere Enter-Haken, aber er nöthigte uns durch Grapen abzulegen. Ein Glas darauf legten wir auf sein Vordertheil, aber seine Bug-Stücke nöthigten uns zurück zu gehen. Die Flüten sind wegen ihres Baues schwer zu entern, und die Matrosen in unserm Schiffe waren überdem so ungeschickt, daß sie dem Feind immer unter Wind kamen, so oft sie ihn auch gewonnen hatten. Diese Erzählung erkläret alles, was bey der Enterung zu geschehen pfleget, wie man antreibe, und wie man sich dagegen wehre.

Enter-Beil. Ist eine Streit-Axt, deren man sich bey dem Entern zum Handgemenge und Niederhauen der Taue u. s. w. bedienet. Es ist auf einer Seite, wie ein Beil, auf der andern, wie eine Picke spitzig gebildet.

Epakten. Das Monden-Jahr, hat eilf Tage weniger als das Sonnen-Jahr. Man muß also um die Epakten zu finden, die Epaktike der Jahre in der Anzahl der Monate rechnen, die seit dem März verfloßen sind.

Man bedienet sich dieser Epakten nach altem Gebrauch, Ostern zu finden, und folgends den Calender zu machen, welcher bey der Steuermanns-Kunst nöthig ist.

Erd-Gürtel. Zone. Ein Raum der Erd-Fläche zwischen zwey parallel Zirkeln; man rechnet derer eigentlich fünfe, als einen heißen, welcher zwischen den beyden Wende-Zirkeln liegt. Alle Oerter, deren Breite unter 23 Grad und 30 Minuten ist, liegen unter dem heißen Erd-Gürtel. Ferner sind zwo gemäßigte Zonen, die Räume auf jeder Seite der Erd-Kugel, welche zwischen den Wende-Zirkeln und den Polar-Zirkeln sind, alle Oerter deren Breite über 23 Grad 30 Minuten, und unter 66 Grad 30 Minuten sind, liegen in den gemäßigten Zonen nordlich oder südlich.

Die beyden kalten Erd-Gürtel begreifen alle die Oerter, so über 66 Grad 30 Minuten vom Aequator bis zu beyderseits Polen liegen.

Erd-Zunge. Isthmus. Ist ein schmales Stück Land, so zwey Meere von einander trennet; dergleichen giebt es verschiedene, besonders sind zu merken, die Land-Enge von Panama, welche Nord- und Süd-Amerika zusammen bindet. Die von Sues, die das rothe und Mittelländische Meer trennet, die von Corinth, die von der Crimm *).

*) Man hat ein Sprichwort in der Schule eine vergebene Arbeit anzunehmen, sagt man den Isthmus durchgraben. Man findet in der That bey verschiedenen als bey dem von Corinth, Spuren der angefangenen und unterbliebenen Arbeiten. Andre Versuche sind glücklicher ausgeführet worden. Man weiß, das die Erd-Zunge an der Crimm abgegraben gewesen, und erst nach der Zeit wieder verschlammet worden.

Digitized by Google

Esels-Haupt. Ein großer halbrunder Klotz auf dem ersten Satz des Mastes, wo der Uebersatz oder Steuge anhebt, welcher durch einen an diesem Klotze angebrachten Ring durchgestoßen wird.

Eskadre. Ist eine Anzahl zusammen abgetheilter Schiffe. In einer zum Treffen gestellten Flotte sind drey Eskadren; der Vortrupp, das Treffen, der Nachzug, wiewohl man auch vier bis fünf u. s. w. Eskadren gesehen hat.

Bey einigen Admiralitäten sind gewisse Vertheilungen unter dem Namen Eskadren beständig, wenn gleich die Flotte nicht in See ist. Die Officier, so dieselbe führen sollen, sind Flaggen-Officier, und heißen Chef de Eskadre, Commandeurs. Man nennet zuweilen eine unter einem General stehende Abtheilung auch Division, solcher sind in der Flotte drey, wie wir oben sagten, oder auch neun, da nämlich jede Eskadre, wieder ihren Vortrupp, Treffen und Nachzug hat. Auf letzte Art, theilen die Engländer ihre großen Flotten ein.

Espinace. Biskayische Schiffe, dergleichen 1457 in der See gewesen. Dunois hatte zwölf bey der Belagerung von Bayonne.

Espnigs. Transport-Schiffe, Last-Schiffe in der Ost-See.

Estime. Ist die Berechnung-Schätzung des Weges, welchen das Schiff gemacht hat, und der daraus gezogene Schluß auf die Stelle, wo es sich jetzt befindet. Der Schiffer stellet dergleichen täglich an, indem er den Wind nach seiner Stärke und Strecke schätzet, ob er ihn nämlich gerad in seiner Fahrt gelassen, oder zu laviren genöthiget, und die Geschwindigkeit zusammen berechnet mit der sein Schiff seegelt, welche er aus der Erfahrung und den Umständen vor diesen Fall weiß. Man hat hierbey das Mittel diese Geschwindigkeit, vermittelst des Lods zu bestimmen. Der Schiffer nimmt in dieser Estime klüglich lieber an, daß er der Küste näher, als daß er weiter davon sey. (siehe Fahrt).

Euripus. Ist eine Meer-Enge zwischen der Insel Negropont und dem festen Lande; sie ist so schmal, daß kein Ruder-Schiff durch kommt. Diese Meer-Enge ist wegen der scheinbaren Unord-

Unordnungen der Ebbe und Fluth, die sich nicht unter die gemeinen Regeln bringen lassen, von Alters her berühmt. Die Neuern haben angemerket, daß die Fluth in den ersten acht Tagen des Monden, imgleichen von 14 bis 21 ohngefähr regelmäßig, sonsten aber nicht so ist, sondern in fünf und zwanzig Stunden bis vierzehnmal wechselt.

Europa. Ist derjenige Theil der Erde den wir bewohnen. Fleiß und Arbeit, Künste und Wissenschaften, und vielleicht auch die Beschaffenheit der Lagen im Verhältniß gegen die übrigen, haben ihm merkliche Vorzüge gegeben. Die Geographien geben uns davon weitläuftige Nachrichten, und die neuern Reise-Beschreibungen, welche nicht so voll von Inschriften und Cabinets Beschreibungen mehr sind, fangen an, das wahrhaft merkwürdige aufzuzeichnen, dahin ich jeden verweise. In Betracht des See-Wesens sind die Europäer den übrigen Welt-Bewohnern so weit, als die Neuern den Alten überlegen. Sie beschiffen jedes schiffbare Gewässer mit der sauersten Mühe, und jede See in der bekannten Welt siehet Europäische Flaggen. Sie schicken jährlich Schiffe aus, neue Entdeckungen zu machen. Die Meere so es umgeben, nehmen oft von den nahen Küsten die Namen. Wir wollen die allgemeinen hersetzen. Nordlich ist die Nord-See, Westlich, das Atlandische Meer, so seinen Meer-Busen machet, den wir Mittelländisch nennen, daraus kleinere Golfen abströmen, so wie die Nord-See, die Ost-See austreten läßt, und durch diese große Buchten machet.

Es ist in Ansehung des Europäischen Schiff-Wesens nur noch eine Anmerkung zu machen, übrig. Das Verhältniß der See-Mächte läßt sich gar nicht nach der Bequemlichkeit, so ein Land hat beurtheilen, wie man natürlich denken sollte. Die Geschichte zeiget uns, daß die See-Wissenschaften bey Europa gewandert, aber auch, daß man sie hier und dorten mit Gewalt vertrieben, oder daß solche, wenn sie sich einfinden wollen, da der Gewinst des Handels ruft, durch Vorurtheile und den Widerstand des Kaufmann-Neides verbannt worden.

Ever sind Fahrzeuge, welche ordentlich von Hamburg nach

Haarburg übergehen; es fahren davon täglich zwey von Haarburg nach Hamburg; überhaupt sind allezeit neun große und acht kleine vorhanden.

Ever. Sind kleine Lichter bey Hamburg auf der Elbe gebräuchlich.

Evolutionen. Die Flotten haben ihre Evolutionen, wie die Land-Armeen, vielleicht aber mehr Schwierigkeiten sie ins Werk zu setzen. Sie müssen sich zuerst beym Auslaufen aus der Anker-Ordnung in die Marsch-Ordnung setzen, die zweyerley ist, als nahe am Winde in einer Linie oder in drey Colonnen. Die Flotte muß aufmarschieren, wenn sie schlagen soll, oder nach Beschaffenheit der Umstände in der Marsch-Ordnung die Colonnen verändern und abwechseln. Die durch die Veränderung des Windes entstehende Umstände nöthigen sie zu verschiedenen anderen Anordnungen; oft bringen sie ihnen den Vortheil und Gelegenheit den Wind zu gewinnen, welche der Admiral im Augenblick nutzen muß. Die Evolutionen alle setzen außer der guten Beschaffenheit der Schiffe auch viel Wissenschaften beym Admiral, gute Kriegs-Zucht bey der Flotte, Gehorsam, Muth, bey den Capitains, und viel Uebung bey den Matrosen voraus.

Eymer-Seegel. Ist so viel als ein Englisches Seegel.

Eyrer. Holländische Heerings-Schiffe.

F.

Faden. Ist das Längen-Maaß der Kabeln oder Tauen; man könnte Klafter sagen, denn ein Faden hält diese Länge. Man misset die Tiefe des Anker-Grundes des Fahr-Wassers ꝛc. nach diesem Maaß. Eigentlich ist dreyerley Faden-Maaß, das erste ist der kleine Faden, Buisen-Faden von fünf Fuß. Der zweyte Koopvarders-Faden ist fünf und einen halben, und der große Faden auf den Kriegs-Schiffe üblich, ist von sechs Fuß Rheinländisch.

Fähndrich. Ist der Schiffs-Officier, der nach dem Lieutenant auf einem Schiffe folgt.

Die

Die Brander = Capitains commandiren die Lieutenants der leichten Fregatte und Fähndrichs der Schiffe; dieſe, den Lieutenant leichter Fregatten und ſo weiter.

Fähre. Ein Floß, damit man über Flüſſe oder ſchmale Waſſer geht. Sie beſtehen entweder auszuſammen verbundenen Balken oder auch vereinigten Fahnen, darauf man eine Brücke oder Boden leget. Die Fähren ſind den Geſchicht-Schreibern zu Folge wahrſcheinlich die erſten Fahrzeuge geweſen, deren ſich die Menſchen bedient. Man braucht ſie auch noch, theils zum Ueberſetzen der Perſonen und Güter über Flüſſe, theils zu kleinen Fahrten auf der See unter verſchiedenen Benennungen und Geſtalten.

Fahrt. Kurs. Iſt der Weg eines Schiffs von dem Orte ſeiner Abfahrt bis zu dem Orte ſeiner Beſtimmung. Sie heißt bey dem Theoretiker Orthodromie, bey dem Schiffer rechter Kurs, wenn der Weg nach einen von den zwey und dreyſſig Wind = Strichen geſchiehet. Die Kunſt die Fahrt recht zu halten, gehöret vor den Steuer-Mann, (ſiehe Steuermanns-Kunſt). Wie es die vor Erfindung der Nadel in den Meeren fahrende Schiffe gemacht haben, lehren die alten Schriftſteller. Plinius ſagt, die Phönicier haben die Geſtirne zuerſt zur Einrichtung ihrer See-Fahrten angewendet. Ich vermuthe nicht, daß ſie dieſe Kunſt denen andern Nationen, ſo ein gleiches gethan, weit von ihnen entfernt und völlig unbekannt waren, mitgetheilet haben. Die Einwohner der neu entdeckten Inſeln St. George und in der Nachbarſchaft, thun ihre Reiſen eben auch unter der Führung des Geſtirnes. Alle Anfänger in der Schifffahrt entfernten ſich nicht weit vom Ufer, und wenn ſie überfuhren, ſo war es nicht weit. Der Herr von Lougainville hat uns belehret, wie ſich jene Inſulaner, welche er beſucht, dabey verhalten. Sie merken ſich bey aufgegangenem Geſtirn einen ihnen beſonders ausgezeichneten Stern, der über dem Ort, wo ſie hin wollen, lieget, und laſſen ihn nie aus dem Geſicht. Sie bedienen ſich ferner des Tages der Ausſichten von den Vorgebirgen, wo ſie entweder hingegehen, oder die ſie vor den Punkt zum Umle-

gen im voraus bemerket haben. Sie thun Fahrten, so achtzehen Tage dauren. Wie es der ausgelernte Schiffer mache, werden wir unter dem Artikel Steuermanns-Kunst sagen. s. Fahr-Wasser.

Fahr-Seil. Heißt das Seil, an welches die Fähre, wenn der Uebergang nicht zu breit, ob wohl schnell ist, gehangen, und so übergezogen wird.

Fahr-Schiff. Eine Gattung großer und leichter Fahrzeuge auf Flüssen, die mit Menschen und Pferden gezogen, an gesetzten Tagen abgehen und anlegen, und einen gewissen Preiß oder Fracht-Geld haben. s. Mark-Schiff und Treck-Schute.

Fahrt der Galeere. Die Galeeren und andere Nieder-Boords, welche zugleich Seegel führen, bedienen sich entweder dieser um fortzukommen, oder sie müssen rudern. Ich rede hier vorzüglich von der Galeere. Ihre Seegel-Stange ist doppelt so lang als der Mast, und dieser nicht so hoch, nach dem Verhältniß des Baues als auf den Hoch-Boords. Von den Rudern wird unter ihrem Artikel gehandelt. Hier ist der Ort zu sehen, wie sie mit beyden Werkzeugen fortkommt, welches im Beyspiel geschehen kann.

Eine von den Galeeren, wie sie in Marseille liegen, hat sechs und zwanzig Ruder auf jeder Seite, jedes ist sechs und dreyßig Fuß lang, der innere Theil von zwölf Fuß ist an denselben um das Gleichgewicht zu erhalten, nothwendig dicker, als der äußere von vier und zwanzig. An diesem ist die Schaufel einen halben Fuß breit und fünf Fuß lang, sie stößt also eine Wasser-Fläche von zwey und einen halben Quadrat-Fuß vor sich weg, die 26 Ruder zusammen aber etwas über zwey und funfzig Quadrat-Schuhe. An jedem Ruder sind fünf Mann, diese arbeiten mit sehr ungleicher Kraft und Mühe. Der erste Ruder-Knecht, welcher zum weitesten von Boord sitzt, hat die beschwerlichste Arbeit, welche er auch nicht aushalten könnte, wenn die Ruderer nicht umwechselten, denn er muß bey jedem Ruder-Schlag, einen Raum von sechs Fuß durchlaufen. Jeder derselben aber geschiehet auf drey Tempo, erstens wird das Ruder in die Höhe gehoben, zweytens,

tens, alsdenn die Ruder-Schaufeln vorwärts gewendet, dabey der Ruderer sich zurück biegen muß, im dritten Tempo geschiehet das Niederfallen auf die ausgestopfte Bank mit dem verwendeten und ausgestreckten Arm, die Ruder-Schaufel dadurch ins Wasser zu bringen. Dieses letzte Tempo allein bringt die Galeere vorwärts. Da sich aber zu gleicher Zeit zweyhundert und sechzig Menschen in dieser Galeere zu fünf Mann am Ruder niederwerfen, so stoßen sie die Galeere tiefer ins Wasser, welches ihre Geschwindigkeit um vieles schwächet. Die ganze Bewegung geschiehet folgends stoßweiß vorwärts, nicht fortschießend, sondern unterbrochen. Die drey Bewegungen werden nach dem Zeichen gemacht, welches der Comitte der hinten stehet mit einer silbernen ihm an einer solchen Kette am Halse hangenden Pfeife giebt, und die von zwey unter Comitten, so sich auf dem Kooker befinden wiederhohlt werden. Alles muß zu gleicher Zeit geschehen, alle zweyhundert und sechzig Mann müssen zugleich auf beyden Seiten der Galeeren sich gegen den Hintertheil zurück biegen, vorlaufen und denn zurück fallen. Diese Pfeifen dienen auf der Galeere überhaupt zu allen Zeichen und Befehlen, durch ihre verschiedene Töne und Ansprechungen. Man ruft damit, man giebt Befehle zum stark, stärker und langsamer Rudern u. s. w. Die Comitte sorgen mit guten Tau-Enden, oder wie Tonnen-Reifen gespaltenen Stöcken vor die Beobachtung. Es ist vor jeden Ruderer gefährlich das Tempo zu versäumen, weil er sich sonsten den Kopf zerstößt. Die Geschwindigkeit, mit welcher gerudert wird, bestimmt den Weg, den die Galeere zurück legt, sie rudert nach Quartiere, (siehe Quartier), sie seegelt, (siehe Seegel). Sie verdoppelt im Rudern ihre Tempo. Die Franzosen nennen es passe Rogue. Dieses ist eine gewaltige Arbeit vor das Ruder-Volk, und man glaubt, daß sie nicht anders, als durch die Tau-Ende der Comitte zu Stande gebracht werden könne. Wie stark ist aber die Geschwindigkeit einer Galeere, wenn sonst alles in Ordnung, das heißt, die Galeere gut gebauet, geschichtet, calfatert und spali-

nirt ist? Ein in anderer Absicht mit Galeeren angestellter Versuch, dessen Resultat unter dem Artikel Ruder zu suchen; giebt erstens, daß wenn mit großem Nachdrucke gerudert wird, vier und zwanzig Ruder-Schläge in einer Minute geschehen, zweytens, daß das erste Ruder wieder in das Gewässer des siebenten beym folgenden Schlag trifft, und daß folgends die Galeere in jeder Minute zwey und siebenzig Claftern oder viertausend dreyhundert und zwanzig Claftern in einer Stunde fortkommt. Die größte Geschwindigkeit ist nach Vergleichung dieser und anderer Erfahrungen zwey Französische Meilen in der Stunde. Doch muß man wohl merken, daß dieses der äußerste Grad des Fleißes sey, mit welchem die Comitte ohne unterzuliegen peitschen können, und daß dazu Wind-Stille und ruhige See erfordert werde, denn auch schon bey der Fluth hat man Mühe gegen sie fort zu kommen.

Die Galeere seegelt auch. Man sehe unter dem Artikel die Figur des Seegels, und die Weise, wie es aufgespannet wird. Daß die Fahrt der Galeere, mit dem Seegel anders als bey dem Hoch-Boords seyn müsse, ist leicht zu begreifen; wenn man sich das Gebäude der Galeere, ihre Länge, wenige Tiefe im Wasser, niedriges Boord vorstellet, daher sie zu Schlägen des Lavirens nicht zu gebrauchen sind, und nicht dicht am Winde bleiben können.

Fahr-Wasser. Wir wollen von der Fahrt der Hoch-Boords einiges hieher ziehen. Der Steuermann berechnet in der Estime nach dieser Fahrt seine Stelle auf der See. Es ist uns noch unmöglich auf der See die Länge genau zu finden. Wenigstens sind die Methoden die Werkzeuge, welche hiezu dienlich sind, nicht genugsam eingeführet und angenommen. Daher giebt sich der Schiffer nach seiner Gewohnheit Mühe durch die Estime zu bestimmen, wie weit das Schiff in einer gewisser Zeit gelaufen, trägt diese Länge nach Graden der Charten auf den Strich, mit welchem er geseegelt ist. Das erste, nämlich die Geschwindigkeit des Laufes, die Länge des Fahr-Wassers zu wissen, bediente man sich vor Alters folgender Maschine, die

ich

ich Fahrt-Meſſer nennen würde. An dem Boord des Schiffes war auswärts ein Schaufel-Rad, welches ins Waſſer reichete, und von demſelben herum geriſſen wurde, je geſchwinder die Fahrt war, deſto öfterer drehete es ſich. Das äußere Rad hatte ein anderes auf ſeiner Welle in dem Schiffe, dieſes enthielt Steinchen, davon bey jeder Umdrehung eines in ein unten geſtelltes Gefäß fiel, ihre Zahl gab die Zahl der Umwalzungen u. ſ. w. Das fehlerhafte dieſes Maaßes iſt offenbar. Das andere vorgeſchlagene Werkzeug war ein Wind-Meſſer, ein auf einem Dorn ſtehender Stock ward mit Flügeln verſehen, welche ihn herum dreheten, dadurch ward ein Faden aufgewickelt, nach welchen man die Geſchwindigkeit des Laufes beurtheilete. Aber dieſer Faden konnte höchſtens vor das Maaß des Windes gehen. Dieſen Erfindungen folgete der Lock, ein kleines mit Bley beſchwertes ſchiffformiges Holz, daß von dem Hintertheile in die See geworfen wird. Es iſt an eine Schnur befeſtiget, die mit Knoten von fünf zu fünf Faden eingetheilet iſt. Die Schnur läßt ſich von einer Spindel ganz leicht abſpulen. So bald der Lock geworfen, läßt man den Faden gehen, und zählet die Anzahl der Knoten, die in einer gewiſſen Zeit abgelaufen ſind, die Zeit wird durch ein Sand-Uhr-Glas gemeſſen, oder auch nach einer andern neuern Uhr. Der Lock iſt nicht in hoher See brauchbar, man muß ſehr oft von neuem die Schnur aufwinden, und ſie giebt, da ſie ſchief hinauf gegen das Gebäude gehet, das Maaß nicht richtig. Man hat noch eine andere Erfindung. Auf einem Fuße lieget ein beweglicher Hebel, an einem Ende eine Kugel mit einer Schnur, am andern ein halber Zirkel mit ſeiner Eintheilung. Man wirft die Kugel durch eine Stück-Pforte ins Waſſer, dieſes hält ſie im Schwimmen auf, das ſeegelnde Schiff ziehet deſto ſtärker, je geſchwinder es fährt, der eine Arm des Hebels wird herunter gezogen, da der andere ſteigt, und Grade auf dem Bogen bemerkt.

Fahr-Waſſer, auch **Sog**. Iſt die Spuhr ſo das Schiff auf der Fläche des Meer-Waſſers nach ſich läßt. Ein Schiff legt ſich in des andern Fahr-

Wasser, es hat eben dieselbe Fahrt mit ihm; es ist hinter ihm. Fahr-Wasser bedeutet ferner in den See-Strecken, wo es gefährliche oder unschiffbare Stellen giebt, einen Canal, zwischen Bänken, Klippen, in den Scheeren den Weg, den die Schiffe halten müssen, weil sie Tiefe genug finden.

Fahr-Zeug. Heißt überhaupt ein Gebäude, welches auf dem Wasser fortzukommen gebraucht wird; es ist das Geschlechts-Wort. Der Gebrauch verstattet es einzutheilen in die Gattung der Flöße, die eigentlich so heißen; keinen Boord und nur ein Steuer-Ruder haben. Zu diesen gehören die Prahme, welche beydes führen. Die andere Gattung enthält Schiffe. Letztere würde ich ihres Baues wegen in lange und runde, in Nieder- und Hoch-Boords eintheilen *). Die Geschichte versichert, und es scheinet wahrscheinlich, daß man zuerst Flöße gebauet; denn auf einem runden Baum sich treiben zu lassen, wird nicht lange Mode geblieben seyn, wenn es gleich zuerst gedienet. Man sagt, die Aegyptier haben mit Flößen auf dem rothen Meer zwischen den Inseln geschifft. Andere meynen, die Mysier und Trojaner hätten sie eher erfunden. Auf die Flöße folgten nach unsern Alterthums-

*) Fronsberger giebt in seinem Kriegsbuche folgendes Verzeichniß so hieher gehöret, ob die Benennungen gleich sehr verändert sind.

Durch Wind und Seegel geführt.

1. Gallion.
2. Carmeselin.
3. Machune.
4. Carackte.
5. Streit-Schiff.
6. Tartun.
7. Cosserwa.
8. Holken.
9. Crocken.
10. Beyrer.

1. Galeen.
2. Galleoten.
3. Gripten.
4. Sedten.
5. Fomsten.
6. Bergatin.
7. Fagaten.
8. Fragatin.
9. Bestarden.
10. Rennschiff.
11. Jachten.
12. Nasaden.
13. Nachen.
14. Weidling.
15. Cymer.

Digitized by Google

terthums-Forschern Schiffe, und Danaus soll zuerst auf einem Schiffe aus Aegypten nach Griechenland gekommen seyn. Daß Neuere die Kunst Geschichte der Aegypter anders als bisher geschehen vorstellen, weiß ich wohl, ohne daß ich es entscheide.

Fanal-Laternen. Die Franzosen nennen alles, was von Laternen auf Schiffen gebraucht wird Fanal. Eigentlich aber verstehet man dadurch nur die zum Merkmaale auf das Höchste des Hintertheils und den Mast-Körben gesetzte, oder an die Wände befestigte Laternen, welche den Schiffen, die in der Flotte fahren, unter andern dazu dienen, daß sie nicht antreiben. Der Admiral führet drey dergleichen hinten auf der Gallerie, und überdem noch eine auf der großen Mars-Steuge der Mars-Fanal genennet wird. Mit dieser leuchtet er den folgenden Schiffen den Weg vor, wenn er nämlich vorne an seegelt, sonsten giebt er es auch einem andern Schiffe auf. Der Vice-Admiral führet zwey auf der Gallerie, und gleichfalls eine auf der großen Steuge, der Conter-Admiral führet eine, und den auf der Mars-Steuge nicht minder.

Alle andere Schiffe führen oft ein Feuer; alsdenn setzt der Contre-Admiral zwey hinten eines über das andere. Durch diese Laternen geschiehet zuweilen ein Irrthum. Da die Engelländer sich 1588 den 31sten Jul. mit denen Spaniern herum geschossen hatten, und diese Flotte in der Nacht fortseegelte, folgte der Capitain, welcher in dieser Nacht die Wegweiser-Laterne führete durch Irrthum vier Nordischer Schiffe, so eben in der Höhe waren. Der Admiral verlor darüber sein Führungs-Feuer, und folgte dem Spanischen, so daß er sich den folgenden Tag mitten unter der Flotte befand. (siehe Feuer aufsetzen.) Fanal heißen auch die Feuer, welche auf der Küste unterhalten werden. Hierzu werden ordentliche hohe Thürme gebauet oder Hügel ausgesucht. (siehe Leucht-Thurm.) In Ansehung der Feuer, so die Admirale führen, sind die Verschiedenheiten groß. Auch bey den Alten, unter andern im Xenophon, finden wir Nachricht, daß sich die Flotten-Führer solcher Laternen bedienet,

dienet, ihren Schiffen in der Nacht vorzuleuchten.

Fanale-Streit. Sind Laternen, die auf einer Seite leuchten, daher man diese bey Gefechten auf ein Schiff-Boord stellen kann.

Fare. Siehe Leucht-Thurm.

Faro von Messina. Heißt der Canal, welcher Neapel von Sicilien scheidet. Man hat wahrscheinliche Gründe anzunehmen, daß beyde Länder vormals zusammen gehangen. Den Namen Faro hat die Meer-Enge von dem Vorgebirge dieses Namens in Sicilien. Die Messiner sagen schlecht weg il Canale. Er ist zwischen dem Kap Faro und dem Felsen Sciplio dem berühmten Scrylla der Alten zum schmalsten.

Faval. Kleine Spanische Schaluppen mit sechs Rudern.

Felucke. Ein Schiff ohne Verdeck, leichter als die Brigantine, hat Seegel und Ruder, vorn und hinten gleiche Steven, so daß man auf beyden Enden das Steuer einhängen kann, auf den adriatischen und mittelländischen Seen gebräuchlich, es führet sechs bis sieben Ruder auf jeder Seite, bey jedem einen Mann.

Feder. Wind- Ich unterstehe mich diesen Namen einem kleinen Werkzeug des Steuer-Manns zu geben, welches die Franzosen Plumet de Pilote heißen; es bestehet aus einem Stück Kork-Holz, darinnen man ein paar Federn stecket. Diesen Feder-Ball setzet man auf eine Wasser-Fläche, und kann also richtiger als an den Wind-Fähnchen und Splietts den Strich des Windes erkennen. Die Holländer brauchten es vor einiger Zeit noch nicht.

Fertiger. Sind fünfjährliche in Straßburg angestellte Bediente, welche die Schifffahrt auf dem Rhein besorgen, und darauf sehen, daß die Schiffe gehörig gefrachtet werden.

Festes-Land. Nennet man ein Stück Land, so nicht mit Wasser umgeben ist; im Contraste gegen die Inseln. Man sagt, das feste Land von Amerika, vom Venetianischen u. s. w.

Feuer aufstecken. Heißt ein Nacht-Zeichen mit der Laterne geben. Blick-Feuer sind Signale mit angestecktem Pulver.

Feuer-Röhre. Spritze. So übersetze ich das Wort Syphon der Griechen, dadurch sie die Röhren ausdrückten, mit welchen

welchen sie das Griechische Feuer warfen; dergleichen stand eine auf dem Vordertheil des Schiffes, und die Soldaten führeten kleinere in den Hohlungen der Schilde. (siehe Griechisch Feuer.)

Feuer-Blas, oder Fähren-Blase. Eine Art von Fregatte von leichtem Holze, führet auch kleine Stücke, ist bey denen Schweden gebräuchlich.

Feuer-Flaschen. Sind dünne Glas-Flaschen, in welche drey bis vier Pfund Pulver geschüttet werden; von ihrem wohlverstopften Halse hangen fünf bis sechs Enden brennender Lunten herunter, an demselben, der wohl verstopft ist, wird ein Strick von zwey bis drey Fuß angebunden, vermittelst dessen man die Flaschen wirft, sie zerbricht, und die Lunten zünden das Pulver an. Leo erwähnet auch gewisser Gefäße, welche mit brennender Materie angefüllt, entzündet, mit den Maschinen in die feindlichen Schiffe, oder auch mit der Hand geworfen werden.

Feuer-Kunst. Man hat mancherley Feuer-Werk auf den Schiffen zum Gefechte bestimmt, um das feindliche damit zu beschädigen. Gute Schriftsteller loben unter andern die Feuer-Lanzen, Picken, welche mit Kunst-Feuer-Werk versehen sind, und in der Nähe gegen den Feind gute Dienste thun, die Feuer-Pfeile mit sehr scharfen und achteckigten Spitzen, man stecket derselben einen an die mit klebe Feuer gefüllte Stangen, und wirft ihn folgends in das Tackel-Werk und in die Seegel des Schiffes, wo er sich sogleich anhängt. Die Alten hatten dergleichen unter dem Namen Falaricken. Man ladet ferner Zünd-Leinwand, die in Branntewein getränkt und eingepudert worden, in die Canonen, und sucht dadurch Brand in die Seegel zu bringen. Ich weiß nicht, ob mit sonderlichem Erfolg; sie muß zu leicht seyn. Man wirft Grenaden, besonders aber, sind die länglichtrunden dienlich, weil sie in die Löcher der Gatter, und dadurch ins Untere fallen können. Die Feuer-Ballen, Pech-Kränze, Feuer-Flaschen werden mit der Hand von den Mars oder zuweilen mit der Schleuder geworfen. Hier muß der See-Mann bey dem Feuer-Werker und Constabel lernen, und besonders

sonders darauf studieren, wie er auch in der Ferne das Feuerwerk über den feindlichen Boord bringe. Die Holländer haben mit kleinen Schiffen, vermittelst der Kunst-Feuer gegen die Spanischen großen Gallionen vortrefflich agiret, und sie bis auf den Kiel verbrannt. Die Alten warfen ihr Kunst-Feuer, ich rede nicht von dem Griechischen, davon ein besonderer Artikel handelt, mit ihren Maschinen, und die kleinen wie Pfeile und mit der Schleuder. Die Haubitzen thun heute nicht üble Dienste.

Feuer-Kisten. Sind Kasten mit Pulver und Kugeln oder Hagel gefüllet, und mit eisernen Bändern stark beschlagen; sie dienen wie kleine Minen, zu welchem Ende sie mit Zündlöchern versehen sind.

Figale. Ein kleines Indianisches Fahrzeug welches nie ohne Ruder gehet, ob es gleich einen Mast und Seegel hat.

Filadiere. Ein plattes Fahrzeug auf Flüssen in Frankreich.

Fine. Ein Japanischer Binnenländer mit einem vorwärts stehenden Mast, sonst Fnee.

Fiierd. Bedeutet in der Schiffer Sprache auf dem Cattegat und den Skagerrackischen Küsten einen Meerbusen.

Fische. Runde Oeffnungen in den Oberlaufs der Verdecke, dadurch die Masten oder andre Hölzer gehen, diese zu befestigen, jene zu verstärken.

Fischerey große. So nennet man den Häringsfang wegen seiner Wichtigkeit. Da diese Fischerey einen großen Theil der Schifffahrt von vielen Nationen veranlasset, so wird billig einiges davon hier anzuführen seyn, besonders vor uns, die wir den Strecken, wo diese Fischerey getrieben, nicht zu weit entlegen, und der Verschleiß und Gebrauch diese Fischerey so ansehnlich macht, sie selbst aber nicht nur eine reiche Quelle von Gelde, sondern auch ein treffliches Gewerbe ist, Matrosen auszubilden. Diese Fischerey geschiehet dem Zuge des Fisches gleich, welchen er jetzo jährlich seiner Nahrung nach, die in kleinen Fischen und gewissen Wasser-Würmern besteht, anstellt. Es ist gefunden, daß je häufiger der Vorrath des oben genannten Futters sey, desto häufiger sey auch der Fisch. Am allerhäufigsten ist er in dem Meere zwischen der obersten Spitze von Schottland,

land, Norwegen und Dännemark, aus welchem er fast das ganze Jahr hindurch, sonderlich aber am Ende des Frühlinges und den ganzen Sommer durch gegen andere östliche Küsten von Schottland und Engelland herunter an die Flandrische, und von dieser durch den zwischen Engelland und Frankreich befindlichen Canal geht.

Nach diesem Zug richtet sich auch der Fang verschiedener Nationen. Die Herings-Fischerey treiben heut zum stärksten die Holländer, Franzosen, Engelländer, Schottländer, Irrländer, Dänen, Normänner und einige deutsche Städte. Die Holländer sind die ersten gewesen, so ordentlich auf den Fang, den verschiedenen Jahrszeiten zufolge gegangen, bey ihnen ist auch das Einsalzen und Packen zuerst aufgekommen, und noch jetzt haben sie den größten Antheil. Sie verrichten ihre Fischerey mit Buisen, Barken bis von sechzig Tonnen, jede Buise hat drey Neben-Schiffe bey sich, Salz und Tonnen nachzuführen. Die holländische Buisen-Flotte lauft zu Nord-Nord-West aus, versammlet sich unter Holland, und sie dürfen vorm 24 Junius nicht fangen. Sie heben in der Nacht von diesem zum folgenden Tage damit an, sonst werfen sie das Netz des Abends aus, und heben es etwan zwey Stunden nach Aufgang der Sonne ein. Das Netz, welches aus fünf und funfzig Theilen oder Wänden besteht, ist bis zwölf hundert Schritte lang, wird von der Spille in die See gelassen, es treibt wie es der Strohm giebt, und wird durch kleine Tonnen so daran befindlich, im Schwimmen erhalten. Auf jeder Buise sind zwölf Mann, diese haben mit dem Aufziehen des vollen Netzes drey volle Stunden zu thun. So treiben die Holländer den Fang vom Junius bis zum Jenner fort, schicken die eingelegten Tonnen zum Einpacken nach Hause, und lassen Salz und Tonnen zurück kommen.

Sie fangen aber nur auf der Schottischen und Englischen Küste bey Hettland und Thornhild bis zu Jacobi, sie gehen alsdenn weiter und fischen bey Beckern bis zur Mitte des Septembers, und bey Yarmuht bis den 25ten November, da hat ihr Fang eigentlich ein Ende, den man, wie gesagt, weiter fortsetzt, ob es gleich verboten ist.

In Frankreich schicken die Städte Calais, Bologne, Valley, Diepte und andere, ohngefähr hundert Schiffe zur Fischerey aus, sie fangen bey Engelland mit größeren Schiffen, Caravellen, so dreyßig Tonnen und achtzehn Mann haben, und ein Canal mit Trinkarts von funfzehn Tonnen, worauf zwölf Mann sind. Diese Schiffleute verdingen sich nicht auf Lohn, sondern auf Gewinnst. Im Canal können diese Schiffe alle Nacht zu Hause gehen und am Lande kaken und salzen. Nach diesem lassen sie sich keine Tonnen und Salz nachführen, daher sie, nachdem sie beladen sind, nach Hause gehen.

Die Britten aller drey Reiche überließen sonst den Heringsfang den Holländern, wie wohl nicht ohne Einwendung. Man weiß daß Crommwells Krieg gegen Holland durch diese Fischerey veranlaßt worden, seit zwanzig Jahren aber legen sie sich stark darauf. Die Norweger fangen schon zu Anfange Junius. Die Dänen fangen mit Booten an dem nordlichen Theile von Jütland, und lassen sie am Lande einsalzen. Man hat eine zum Heringsfang bestimmte Compagnie angeleget. Die Flamänder fangen bis spät in die Jahreszeit. Im Jenner fangen die Holländer eine große Menge in der Süder-See, so aber geräuchert und zu Bücklingen gemacht werden.

Den Holländern ist diese Fischerey von großer Wichtigkeit, man übertechne nur, wie viel Leute diese Arbeit von allen Gattungen beschäfftigen und ernähren, und wie viel dadurch die Population steigen müsse. Sie erhalten kühne und abgehärtete See-Leute, geschickte Schiff-Bauer, breiten ihren Handel aus, daher hat man dieß Geschäffte, welches man der Holländer Gold-Grube nennet, auch in diesem Frey-Staat sehr ernstlich getrieben, und darüber vortreffliche Verordnungen gemacht, dadurch dem Betrug des Handels und der Zügellosigkeit des so genannten freyen Handels und Wandels Schranken gesetzt, und die Fischerey so lange Zeit aufrecht erhalten worden.

Fischerey Cabeliau. Ist eine sehr weitläuftige, einträgliche und auf alle Art wichtige Fischerey. Der Fisch ist in allen Meeren, aber nicht immer so häufig, daß es der Mühe lohne zu seinem Fange Schiffe auszurüsten. Er ist bey Capbreton,

ton, St. Bierre berühmt, und der Gegenstand vieler blutigen Händel gewesen. Die Holländer treiben ihren in der Nordischen auf der Doggerbank, Schottländischen und Frießländischen Küste, und rüsten über hundert Schiffe dazu aus. Die Franzosen fischen ihn auf ihren Küsten und bey Terreneuve, sie beschäfftigen wohl zwey hundert Schiffe in Frankreich jährlich damit. Das Schiff hat zwey Verdecke und wohl hundert und funfzig Tonnen. Die Engländer sind nicht im Besitz der großen Bänke.

Fiskal auf der Flotte. Ist ein Gerichts-Diener an des Admirals Boord in der Holländischen Flotte. Beym Gefecht begiebt er sich auf einem leichten Fahrzeuge bald hier bald dorten hin, und giebt auf das Betragen der Schiffe acht, um jeden nach geendigter Sache, wenn er seine Schuldigkeit nicht gethan, deshalb anzuklagen. Eine unglückliche aber zum Besten der wahren Kriegs-Zucht nicht undienliche Stelle. Sie wäre auch zu Lande gegen mancherley Vorfälle dienlich, aber man müßte alle Denk-Sprüchelchen, die auch die so richten sollen bestimmen, abschaffen. Sie heissen: Leben und leben lassen. Niemand ist vollkommen. Heute mir, morgen dir. Vor das Geld thun wir genug u. s. w. Sprache des Versuchungs-Teufels, dem kein Fiskal, so beißig er ist, entgegen stehet.

Fisolere. Sind venetianische so leichte Kähne, daß sie ein Mann davon tragen kann.

Flaacke. Ist der untere Boden des Schiffes.

Flagge. Ist eine Schiffs-Fahne von leichtem wollenen Zeuge, insgemein viereckigt. Sie wird zum Zeichen der Nation von welcher das Schiff ist, zum Zeichen der Würde des Schiffes wo sie wehet, und auch zu Signalen gebraucht. Eine Flagge ist vom Splitt, den Wind-Fahnen und Wimpel unterschieden, sie ist größer, breiter wie alle diese. Die Flaggen an sich sind zweyerley, einige wehen auf dem Hintertheil des Schiffes oben auf dem Heck-Balken, andere auf den Masten. Die Alten führeten, sagen verschiedene Grammatiker, keine Flagge auf dem Mast, aber wohl eine Fahne auf dem Hintertheil. Der Kaiser Leo aber, den wenige lesen, sagt ausdrücklich bey Gelegenheit seiner Anordnung zum Uebergange über

Flüsse, daß die Abtheilungen der Schiffe so dazu gebraucht werden, sich durch die Farben ihrer Flaggen auf dem Mast unterscheiden sollen. Unten mehr davon. Heute zu Tage kann jeder Kauffahrer eine Fahne aufs Hintertheil stecken, die auf den Masten aber sind Zeichen der Würde, dagegen in den Flotten gewisse Flaggen nur hinten geführet werden. In China, dem Lande der Ceremonien, bezeichnet sich die Würde eines jeden durch die Flagge des Schiffs darauf er fähret, je scheußlicher das Drachen-Bild, desto vornehmer der Herr. Der leidbare Drache begrüßet den abscheulichen vornehmen durch Musik, aber die Flaggen werden nicht gestrichen, vielleicht weil sie fest sind. Der erste Officier einer Flotte bey uns, stecket seine Flagge auf den großen Mast. Dieses gilt von jedem der eine Anzahl Kriegs-Schiffe führet zum Zeichen seiner Würde. Wir sagten aber auch, die Flagge bezeichne die Nation. Jede führet wirklich eine dergleichen, wodurch sie sich von andern unterscheidet. Man kann die Schiffe daran erkennen. Die See-Bürger, daß ich mich so ausdrücken darf, unterscheiden und begegnen einander nach diesen Zeichen. Die Engelländer, welche die Hermione nahmen, führeten Spanische Flaggen, dadurch sie verführt ward. Es ist nicht ungewöhnlich, daß Schiffe, besonders auf weiten Unternehmungen nicht nur die Flaggen fremder Nationen bey sich, sondern auch, es sey zu eigner Rettung oder andere zu verführen, auf ihrem Mast führen. Als der Herr von Bougainville auf Utahiti ankam, führete er eine Spanische Flagge.

Eine Flagge wird in der See von einem Volke geachtet, von andern aber nicht vor freundschaftlich gehalten. Der Caper von Algier wird die Holländische oder Engelländische Flagge und das Schiff so sie führet vorbey gehen lassen, sie sind ihm freundschaftlich, dagegen aber die Hamburgische oder der Maltheser ihre angreifen, wenn er kann. Die christlichen Schiffe überhaupt haben viereckigte Flaggen. Man findet ihre Bilder so häufig bey allen Bilder-Händlern, daß ich meine Leser auf solche Charten verweisen kann. Die See-Mächte, das heißt diejenigen Staaten, welche Flotten oder Kriegs-Schiffe

unter-

unterhalten, haben eine Haupt-Flagge. Da der Churfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg seine in dem Schwedischen Kriege auf der Ost-See gebrauchten Fregatten auslaufen, und den stolzen Spaniern Schiffe wegnehmen ließ, weil sie ihm die schuldigen Subsidien nicht bezahlet hatten. Da er die Spanischen Schiffe bis in den Amerikanischen Gewässern aufsuchte, und sich mit ihnen zur See herumschlug, suchten die Schweden und Franzosen den übrigen Europäischen Höfen begreiflich zu machen, daß der Churfürst keine Flagge führen könne. Diese Flagge war aber auf der Gold-Küste von entfernten Fürsten erkannt, und wehete lange auf groß Friedrichsburg zum Zeichen der Herrschaft und Besitzung, welche Preussen allda hatte, und auf eine so rechtmäßige Art erworben waren, als freywillige Abtretung und freundschaftliche Traktaten seyn können. Indessen wollten die Professores des Jus Gentium vor achtzig Jahren den Churfürsten keine Flagge zugestehen, und lehreten es ihren Schülern, diese ihren u. s. w. So widersinnisch erkläret die Schule oft die Sätze des drehbaren Völker-Rechts, und so wenig natürlichen Verstand verrathen oft studirte in ihren Urtheilen über das, was die Rechte der Fürsten betrifft. Aber man befiehlt ihnen, welche sie bestreiten oder vertheidigen sollen. Sie suchen alsdenn nicht die Wahrheit, bezeugen niemand, und machen das, was Recht heißt verdächtig, sich selbst lächerlich. Unglückliches Handwerk.

Einige See-Mächte haben eine Flagge die der Admiral einer Flotte nicht ohne besondere Erlaubniß aufsteckt. Diese heißt die königliche Flagge. Die Spanische muß der Capitain der sie führt, bey Lebens-Strafe niemals streichen. Wenn eine See-Macht den Schiffen einer andern Nation erlaubet unter ihrer Flagge zu fahren, so giebt sie ihr Antheil an dem Ansehen und der Freundschaft, so sie auf der See bey den übrigen Schiffahrern findet. Die Könige verbieten, wie wir oben gesehen, vor keinem ihre große Flagge zu streichen, daher die freundschaftlichen Kriegs-Schiffe so solche führen, sich auf der See nicht gerne begegnen. Denn auch unter den freundschaftlichen Schiffen herrschet

hierinnen eine üble Mode, und oft lieget in dieser Halsstarrigkeit der Grund von vielem Unglück. Wir haben anderwärts den Befehl vom Könige Johann von Engelland angeführet, welcher seinem Admiral aufgiebt, alle Schiffe zum Streichen zu nöthigen. Zwischen den Holländern und Engelländern schwebeten unter Jacob dem Iten große Streitigkeiten deßhalb ob, wenn sie gleich sonst Freunde waren. Besonders sind die Engelländer hierüber in Canal sehr eifersüchtig. Der Englische Groß-Admiral feuerte auf das Schiff Philipp des IIten, Königs von Spanien, als er in diesem Gewässer mit seiner Flagge erschien, da er zu Vollziehung seiner Heurath mit der Königinn Maria von Schottland ankam. Die Holländer haben den Engelländern in dem im Jahre 1674. geschlossenen Frieden das Streichen zugestanden. Das Flaggen-Streichen ist eine Ehren-Bezeugung, aber wenn ein Schiff sich ergeben will, läßt es seine Flagge abfallen. Die Admirale der See-Mächte und der Kauffahrer haben indessen, wie wohl zu bemerken seyn muß, allemal eine verschiedene Flagge von der Königlichen. Z. B. Ist die königl. Französische weiß mit goldenen Linien ohne Zahl, und in der Mitte das königl. Wappen mit Ordens-Kette, Krone und Schildhaltern, die Admiral-Flagge aber ganz weiß, und die Kauffahrer führen blau mit einem weißen Kreuz und Wappen in der Mitte.

Die Türkische Haupt- oder Staats-Flagge ist grün mit den drey Monden, die Admirale führen blau. Engelland hat eine gelbe Staats-Flagge mit dem königl. Wappen, der erste Admiral aber roth mit einem Anker.

Wenn die Englische Flotte in drey Eskadern oder neun Abtheilungen wie gewöhnlich getheilet ist, so hat jeder der Admirale oder der Anführer der Eskadern seine besondere Farbe. Der erste hat die oben genannte rothe Flagge, seine Eskadre heißt die rothe, die weiße Eskadre hat weiße Flaggen mit einem blauen Kreuz im Winkel, die blaue hat blaue mit einem weißen Winkel und blauen Kreuz darinnen. Es ist aus verschiedenen Stellen der alten Geschichtschreiber bekannt, daß der Admiral der Römischen Flotten eine Haupt-Flagge auf dem Hintertheil seines Schiffs geführet, welche Vexillum geheis-

heiſſen, und noch eine andere auf dem Maſt, ſie hieß Paluſtre. Dadurch hat er ſich nicht nur von andern unterſchieden, ſondern es haben dieſe Fahnen auch zu Signalen gedienet. In der Schlacht bey Aktium war das Zeichen des Schiffs des Admiral-Schiffs ein purpurfarbnes Seegel, wo anders Velum nur allein Seegel bedeutet. Es iſt nichts beſonders, daß dieſe Seegel farbig geweſen, es kommen dergleichen häufig vor. Wenn ein Schiff ſich ergeben, wird ſeine Flagge im Schiffs-Gepränge vom Hintertheil herunter in die See hangend aufgeführet.

Flaggen der Galeeren. Wir wollen ſie nach Italiäniſcher Sitte, die bey den meiſten üblich und die vornehmſte iſt, anführen. Man hat

1) Fanal Grande, dieſe hänget an dem unterm Ende der groſſen Antenna, gegen die Poppa. Der groſſen Seegelſtange gegen das Hintertheil.
2) Der kleinere Fanal hänget an der Antenna des Trinketto gegen dem Hintertheil.
3) Pendente del Albero Maeſtro, hanget an den Kopf des Haupt-Maſts.
4) Pendente del Trinketto, wie der erſte.
5) Akuta del Albero Maeſtro, ſtehet wie eine Flagge auf dem Haupt-Maſt.
6) Akuta del Trinketto, auf dem Vorder-Maſt.
7) Bandiera del Capitano, ſtehet auf der groſſen Antenne.
8) Bandiera del Trinketto, ſtehet auf dem Vorder-Maſt.
9) Penella. Iſt ein Splitt auf dem Hintertheil; eine Wind-Fahne.
10) Bandiera di Partenza, Fahrt-Flagge auf dem groſſen Maſt; eigentlich ein Signal ſo wieder weggenommen wird.
11) Bandiere per i Banki, ſind Flaggen von leichtem Stoff, ſo zwiſchen die Bänke der Ruderer auf die Geländer geſteckt werden.
12) Il Stendarto. Die Flagge in eignem Verſtande, welche allein der, der eine Eskadre auf der Capitana führet, auf der rechten Seite an der Poppe ausſteckt; die Commando-Flagge. Ueberhaupt kann man, da wir uns nicht mit Zeichnungen einlaſſen können, merken, daß alles was Pendente und Fanale genennet wird, denen Wimpeln gleich ſey, und daß die Bandiere, di Partenza, die Penelli,

nelli, die Bardiere per i Banki, und die Standarte, eigentlich flaggenmäßig, das heißt viereckicht geschnitten sind.

Flagge Fahrt- Eine Flagge die das Signal zum Abfahren giebt.

Friedens Flagge- Bedeutet Vergleich; ist meist weiß.

Gefecht Flagge- Giebt das Signal zum Schlagen; ist oft roth.

Land Flagge- Daß man Land sehe.

Nothhülfs Flagge- Fordert Beystand.

Prinzen Flagge- Heißt bey den Holländischen Orlogs eine Flagge auf dem Hintertheile, die nur gewisse Schiffe zu führen Recht haben.

Raths Flagge- Ruft die Capitains am Bord; ist bald weiß, bald blau, wie es vorher ist befohlen worden.

Todten Flagge- Heißt sie, wenn sie zum Zeichen, daß eine vornehme Leiche auf dem Schiffe ist, auf der Hälfte des Masts steckt.

Flaggen-Männer. Heißen die Officier, welche zum Zeichen, daß sie über eine Abtheilung Schiffe den Befehl haben, eine Flagge auf einem der Maste aufstecken.

Flaggen-Stock. Ist das Holz darauf die Flagge wehet, und wird in ein dazu bestimmtes Loch auf die Steuge gesteckt.

Flagge schieben. Heißt das Tuch ganz nach oben zusammen ziehen und herunter lassen. Es bedeutet daß man sich an Boord begeben soll, es wird auch damit ein Signal gegeben, da man sie ganz zusammen gerollt herunter hangen läßt.

Flaggen-Schiff. Ist ein Schiff, worauf ein hoher See-Officier ist, der seine Flagge wehen läßt.

Flagge streichen. Heißt sie herunter fallen lassen. Die Officier lassen die Flagge fallen, so ihren Rang andeutet. Alle andere Kriegs- oder Kauffahrer streichen die Hinter-Flagge. Man hat in Norden die Flaggen in Arm zu halten erfunden, eine Ehrenbezeugung, die nicht so groß ist als Streichen, welches die größte ist so man auf der See thun kann. Im Gefechte ist es ein Zeichen, daß das Schiff sich ergeben will. Hemskerk ließ, ein Beyspiel anzuführen, seine Flagge in dem Gefecht von 1657. mit den Spaniern in der Bay von Gibraltar annageln. Er versprach dem hundert Realen, welcher die Spanische Flagge herunter holen würde.

Sie

Sie wurden verdient, und ausgezahlt.

Flibot. Eine kleine Flüte mit tiefem und weiten Bauch, und einem Mast, heißt auch Pieke, Büchse, Nevre u. s. w. So verändern sich die Benennungen der Schiffer in verschiedenen Ländern.

Flibot. Nennen die Engelländer ein Caper-Schiff in den Inseln des Archipelagus von Mexiko, und besonders bey Tortugo und Jamaika; daher kommt das Wort Flibustiers oder Freybeuter in dieser Gegend. Diese Leute verdienen eines Kriegers Aufmerksamkeit, es fehlete ihnen nur an rechtmäßiger Ursache zu kriegen, sie plünderten, sie waren Scheusal der Grausamkeit; aber sie übersteigen auch in der Kühnheit, in der Geduld, in der Ertragung des Mangels und der Schmerzen, in Uebernehmung außerordentlicher Gefahr das gewöhnliche Maaß. Wir müssen einen Morgan bewundern, man lese seine und seiner Untergebenen Geschichte, wie weit stehet er und sie andern vor, die sich reich gestohlen, wie viele hat die Welt zu Lande plündern und stehlen gesehen, sie waren aber auch, wenn sie grausam raubeten, feige Böserwichter.

Floß. Ein Fahrzeug, dessen flacher Boden aus unterschiedenen neben einander gelegten Balken bestehet. Man führet häufig Waaren und Geräthe auf den Flüssen und in den Hafen darauf. Einige Indianer machen Flösse aus fünf, sieben bis neun Balken, davon der mittlere längste auf beyden Enden vorragt, die andern aber immer gegen das Ende abnehmen, damit sie leichter das Wasser schneiden. Sie fahren mit denselben ziemlich geschickt, aber nahe am Gestade der See hin. Man hat eine andere Art Flösse, die Balsen heissen, andre heissen Kielecks; sie sind unter ihren eigenen Artikeln beschrieben. Eine ganz neue Art Flösse ist neulich in den Colonien von Neu-Engelland erfunden und gebauet worden. Sie dienen dazu, die Kosten der Ueberfahrt des Holzes aus Amerika nach Engelland zu ersparen. Sie hatten die Gestalt von einem dreymastigen Schiffe, aber ganz dicht von Bau- und Balken-Holz zusammen gesetzet, und dieses war durch eine gute Verbindung unter einander, mit starken eisernen Bolzen befestiget. Sie hat-

ten inwendig eine Hohlung, darinnen die Hütte des Capitains ſtand, und 14 Mann, ſo zur Bedienung dienten, hatten ihren Lager-Platz auf dem Hintertheil. In eben dem innern Raum lag auch der Eß-Vorrath und eine kleine Küche. Jeder Floß trug 1500 Tonnen, das heißt dreymal ſo viel als eines der größten Schiffe. Zween ſolcher Fahrzeuge ſind nur 6 Wochen von Neu-Engelland bis Londen unterwegens geweſen. Sollte man ſie, bis der Engliſche Name bekannter wird, nicht auch Prahme heiſſen können?

Flott. Heißt bey den Schiffern alles was ſchwimmt. Flott machen, heißt ein feſt ſtehend Schiff auf dem Waſſer ſchwimmend machen.

Flotte. Iſt eine Anzahl von Schiffen unter einem Anführer, nach Niederländiſcher Art eigentlich von Kauffahrern. Denn Kriegs-Schiffe ſo beyſammen fahren, nennen ſie eigentlich Armade, Orlogs-Flotte. Im Deutſchen gilt der Name vor beydes. Man hat in der Rückſicht, daß mehrere zuſammen fahrende Schiffe eine Flotte heiſſen, die Gewohnheit, verſchiedene verſammlete Fahrzeuge, welche in China auf den Canälen und Flüſſen des Handels wegen herumziehen, und von den Eigenthümern beſtändig, ſammt ihren Familien bewohnt werden, auch ſo zu nennen. Plinius ſagt, Minos aus Creta habe zuerſt mit einer Kriegs-Flotte geſchlagen. Zu Errichtung der Flotte bey den Alten wurden insgemein aus allerley See-Städten und Hafen Schiffe zuſammen gebracht, welche zum Theil eigentlich zum Krieg erbauet, zum Theil auch nur armirte Kauffahrer waren. Unter andern Beyſpielen welche dieſes erweiſen können, will ich die Abtheilung von des Bibulus Flotte anführen, welche dem Cäſar den Uebergang aus Italien in Griechenland wehren ſollte. Letzterer berechnet ſie nach den Egyptiſchen, Aſiatiſchen, Syriſchen, Rhodiſchen, Liburniſchen und Achäiſchen Schiffen. Die Flotten haben ihre Abtheilung, wir erzählen die nach der heutigen Methode, unter dem Artikel Schlacht-Ordnung. Hier merke ich nur an, daß Kaiſer Leo befohlen, ſeine Flotte in 3 — 5 Abtheilungen zu ſetzen. Die, ſo dieſe Diviſionen bey den kaiſerlichen Flotten führeten, hieſſen Comites. Wenn ein Gouverneur der Provinz eine darinnen

nen errichtete Flotte führete, so ſtanden die Abtheilungen derſelben unter dem Drungarien und Turmarken. Die Flotten erſchienen in ältern Zeiten weit zahlreicher als jetzo. Die Beſatzung derſelben an Mannſchaft, war eben auch in ſolchem Verhältniß ſehr ſtark. So hat es ihre Art zu fechten erfordert. Außer denen Kriegs-Schiffen waren viele Laſt-Schiffe dabey, welche Geräthe und Lebens-Mittel, Vorrath an Waffen, als z. B. Bogen, Pfeile, Wurf-Spieße, überhaupt alles, was im Kriege nöthig iſt, auf ſich hatten; bey uns Munition, Hoſpital-Schiff, Fluten mit Proviant u. d. g. Hiezu gehörten noch die großen Werkzeuge. Sobald die Kriegs-Schiffe dergleichen gebrauchten, wurde es ihnen aus dieſem Vorrathe gegeben, und ſo geſchieht es noch heute.

Seſoſtris hatte, ſagt die Geſchichte, eine Flotte von 400 Seegel, *) ſie war die erſte, ſo die Egyptier in See gehabt, und gleich ſo ſtark? Die nachfolgenden waren auch immer ſtark. Wir wollen aber einmal die Carthaginenſer, Römer und Griechen, von denen man immer ſpricht, übergehen, im andern Artikel wird ſie der Leſer genug finden. Im Jahr 1346. fanden wir Flotten von 1000. um eben dieſe Zeit ohngefähr noch eine andere von 1600 Schiffen, mit welcher Eduard der IIIte in Frankreich übergieng und bey Hagre landete. Er hatte 4000 Ritter, 10000 Bogen-Schützen, 12000 Mann zu Fuß aus Walles, 6000 Irrländer darauf, ohne eine Menge von Adel zu rechnen. Im Jahr 1347. brachte Eduard der IIIte 700 Schiffe zur Belagerung von Calais. Viel Schiffe in der That, aber man muß ſie vor das nehmen, was ſie waren.

Unter dieſen 700 Schiffen gehörten dem Könige nur 25 eigen, auf deren jeden 17 Matroſen See-Leute waren. Die andern wurden von den Städten geliefert, und waren vor dieſen Fall ausgerüſtete Kauffahrer und Fiſcher, obgleich dieſe oft ſchlugen und ihre Fehden führe-

*) Andere leugnen es. Der Streit waltet noch ob, und kann die Partheynehmenden ſehr intereßiren, wenn wir andre des Seſoſtris Leben und Thaten nicht ſonderlich ſtudieren.

führeten. Nach diesem kann man die Flotten beurtheilen, welche um erwähnte Zeit lange vor und nachher von allerhand Nationen ausgerüstet wurden. Die meisten hatten gemeiniglich eine Unternehmung zu Lande, die Plünderung einer Küste zum Zweck. 1417. gieng Heinrich der Vte mit 1500 Seegel und 25500 Mann über See. Wir sehen aus der Geschichte, daß die heutigen mächtigen See-Staaten in erforderten Fällen, von Genuesern, Venetianern, den Wendischen See-Städten und der Hansa Schiffe geborget haben.

Flotte Kauffarthey. Ist eine Flotte die aus Kaufmanns-Schiffen bestehet, und welche in Conserve fahren und auch wohl Convoyer bey sich haben. Sie bekommen ihre Benennungen von dem Orte wo sie hin handeln, Brasilianische, Smyrnische ꝛc.

Flottille. Eine kleine Flotte oder Anzahl Schiffe. Diese Benennung kommt in den Geschichtschreibern oft vor. Die Spanier nennen besonders ihre Kauffahrer aus Indien mit ihren Bedeckungen also. Im letzten Kriege thaten die Zeitungs-Blätter einigen armirten Booten, welche Preussen mit gutem Nutzen auf dem großen Haf unterhielt, die Ehre, sie eine Flottille zu nennen; man sagte, es wären 300 Canonen darauf, und man rechnete es dem Kriegs-Ruhm der Feinde sehr hoch an, als einige davon in einem ohne See-Fuß unternommenen Gefecht schlechten Erfolg hatten. Man redete von einer See-Schlacht; indessen gab dieser Umstand den Schwätzern zu Prophezeyungen Gelegenheit. Ein Patriot und Philosoph kann sie nicht oben hin anhören. Im Jahr darauf, hatten die Schweden allhier eine Flottille kleiner Fahrzeuge, und zwey so genannte Admiralitäts-Prahmen, worauf 300 Mann Besatzung waren. Indessen deckte die Preussische Flotille den Hafen und einen Theil der Rheede, und blieb wegen ihrer Stellung unangegriffen.

Flottisten. Sind diejenigen, so mit der Silber-Flotte handeln.

Flüte Pinque. Ein Last-Schiff hinten und vorn rund, hoch von Boord, flach von Boden, zuweilen mit zwey Verdecken, und ohne Gallion. In den gewöhnlichen Flüten stehet der große Mast in der Mitte, oder etwas zurück hinter der Lucke.

In

In Frankreich nennet man alle zu Hospitalen und Transport bestimmte Schiffe, Flüten, wenn sie gleich ein viereckigt Hintertheil haben. Pinke ist ein in Engelland gewöhnlicher Name dieser Art Fahrzeuge. Die gemeinsten Flüten sind 130 Fuß lang, und tragen gegen 200 Lasten. Man will den Namen Pinke von Pickta ableiten, ich weiß nicht wie.

Flügel. Wind-Fahnen. Sind kleine Stücke leichten Leinen Zeugs oder Etamin, die oben auf die Maste gesetzt werden. Sie sind auf den Schiffen Wetter-Hahne, und dienen besonders auf den Besaan mit ihren Farben und Bildern zum Unterscheidungs-Zeichen des Schiffes, weil, wie bekannt, nicht alle Schiffe Flaggen führen dürfen. Man hat länglichte, schmale, lange wie die Engelländer, und ausgeschnittene wie die Flämische.

Flügel. Die Holländer nennen Flügel die Unter-Abtheilungen ihrer Eskadern; sie heissen auch Schmalderlingen. In jeder Eskadre ist ein rechter und linker Flügel.

Flüsse, schiffbare. Sie sind es von Natur, oder werden durch die Kunst dazu gemacht. Ich füge ein Verzeichniß der beträchtlichsten bey, in so fern selbige zur Wasser-Fahrt, Flössen und Speissung der Canäle dienen.

In Europa.

Aa	In Frankreich.
Adair	
Aisne	
Allier	
Andelle	
Boise	
Bouttonne	
Canche	
Charente	
Cher	
Deule	
Dive	
Durance	
Garonne	
Indre	
Isere	
Lezon	
Lis	
Loir	
Loire	
Marne	
Mayenne	
Meuse	
Nevre	
Oise	
Orne	
Rhone	
Saone	
Sart	
Scarpe	
Seine	
Sevre	
Somme	

Tarn	In Frankreich.	Tine	In Engelland.
Toue		Tary	
Touques		Trent	
Vezerre		Wye	
Vienne		Yare	
Villaire		Air	In Schottland.
Yonne		Annan	
Cavado	In Portugall.	Ay	
Douro		Clyde	
Guadiana		Leith	
Lima		Nees	
Minho		Nory	
Tejo		Nyht	
Cinca	In Spanien.	Spy	
Douro		Tay	
Ebro		Tireed	
Guadalquivir		Barrow	In Irrland.
Guadualente		Bayne	
Jucar		Camlin	
Segra		Liffe	
Tajo		May	
Tambra		Nenny	
Ulla		Nure	
Xarama		Schannon	
Xenil		Schure	
Aron	In Engelland.	Urrin	In Dännemark.
Cam		Eider	
Conway		Guden	
Edeen		Treen	
Gavenny		Aethra	In Schweden.
Gippen		Angermann	
Lavant		Clara	
Luck		Emaue	
Nyd		Gefle	
Severne		GothiſcheElbe	
Stour		Gellſpang	
Tees		Helge Au	
Temſe		Indal	

Karesbo

Karesbo
Kimene
Korpoſtron
Laga
Luisnan
Moelby
Motalla
Nina
Niſſa
Oſterthal Elbe
Ragunda
Skena
Soderkioping
Stöno
Stör
Tornea
Ulea
Umma
Weſterthal Elbe
Woren
} In Schweden.

Glamen
Gulen
Laren
Nied
Nid
Otteraa
Skeene
Sale
Seyre
Tgrefiord
} In Norwegen.

Alle
Angerappe
Bro
Deume
Elbing
Gilge
Memel
} In Preußen.

Motlau
Nogat
Paſſarge
Piſſee
Pregel
Radaume
Raminte
} In Preußen.

Bag
Dnieper
Dineſter
Duna
Narer
Nieme
Weichſel
Wilio
} In Polen.

Aa
Weta
} In Kurland.

Biela
Biſtritza
Donau
Drau
Eipel
Gran
Leitha
Maroſch
Morava
Nitra
Raab
Samos
Sitra
Teemes
Theis
Tirna
Waag
} In Ungarn.

Aluta
Maros
Szamos
} In Siebenbürgen.

Digitized by Google

Bosna	Illyrien.	
Culpa		
Drau		
Drina		
Kercka		
Lado		
Marado		
Naronna		
Sau		
Unna		
Caraſu Mæſtro	Bulgarien.	
Iſcha		
Meritz	Romanien.	
Strymon		
Aach	In der Schweitz.	
Aar		
Adda		
Biber		
Doux		
Emmat		
Ill		
Inn		
Limmat		
Linth		
Loretz		
Reuſs		
Rheni		
Rhodan		
Sanen		
Sitter		
Teſin		
Thur		
Wieſen		
Ziel		
Aa	Vereinigte Niederlande.	
Amſtel		
Borkel		
Damſterdich		
Dender	Vereinigte Niederlande.	
Deile		
Flie		
Gheede		
Hayue		
Hies		
Hond		
Huſe		
Kill		
Leck		
Lihr		
Maas		
Merck		
Methe		
Mye		
Reege		
Rotta		
Rupel		
Sambræ		
Schelde		
Schie		
Schipbeeck.		
Selle		
Sure		
Vecht		
Waal		
Wege		
Ye		
Yperle		
Yſſell		
Zaan		
ZeuſcheStrom		
Ahr	Deutſchland.	
Aller		
Altmühle		
Berer		
Brenta		
Dohwau		
Delwenau		

Digitized by Google

Drau		Peen
Elbe		Perſante
Elmenau		Pleiſſe
Eins		Queich
Ens		Queiſs
Erft		Rednitz
Eſte		Rega
Etſch		Rhein
Fulde		Rhone
Geuſe		Ruhr
Gurcke		Saale
Havel		Saar
Hunte		Salza
Jetſe		Spree
Ill		Tauber
Iller		Teya
Inn		Trave
Iſer		Trebel
Kulig		Schwinge
Satna	Deutſchland.	Stoer
Kutzig		Strickentz
Kucher		Ucker
Lahn		Warte
Lauter		Wackenitz
Leck		Warre
Leine		Weſer
Lippe		Wipper
Liſonze		Wümme
Lühe		Adda
Maas		Adigo
Mayn		Arno
Moldau		Cantra
Moſel		Croſtolo
Mulde		Landro
Naabe'		Navia
Necker		Naviglio
Neuſſe		Omidrone
Oder		Po
Oker		Panaro

Deutſchland.

Italien.

Sechia	Italien.	
Taro		
Teſino		
Tiber		
Varo		
Argenta	Griechenland.	
Bajana		
Baſilipotano		
Carbon		
Chrewaſta		
Cephiſſus		
Drin		
Platomone		
Pirniza		
Pollona		
Sianapro		
Symon		
Vackiea		
Vuſtrina		
Aluta	Wallachey und Moldau.	
Dnieſter		
Donau		
Jalantz		
Pruth		
Sereht		
Samara		
Buſaluck	Europäiſch Rußland.	
Cama		
Dnieper		
Don		
Donetz		
Dwiga		
Embach		
Jaick		
Kabona		
Karavja		
Kola		
Kowasja	Europäiſch Rußland.	
Laiga		
Lara		
Lipka		
Mohireditza		
Moskua		
Mſta		
Naſia		
Newa		
Occa		
Perotwa		
Szeldicha		
Siſta		
Saſs		
Tereck		
Twerza		
Wolga		
Wolchaw		

Aſien.

Catina	Ruſſiſch. Aſien.
Gihun	
Jaick	
Jdogiri	
Jem	
Jenſea	
Irtis	
Ket	
Kyſil	
Obey	
Syhun	
Sackmara	
Tym	
Wolga	
Wrach	
Daala	Türkiſch Aſien.
Bendhami	
Duckſcheil	

Digitized by Google

Barady
Bartin
Fachs
Frat
Coddors
Irmach
Katul
Kühr
Mürad
Sackaria
Sechan
Sarſar
Tiger
Katul
Kicoſi
Melick
Rherill
Ditſchele
Yſa
Schat ul areb
Tuſer
Ubile
Orand
Nahaje danar
Kaſe mirch
Nahar
Pibir
Schariah
} Türkiſch Aſien.

Ilment
Kurhan
Sind
Tiger
} Perſien.

Jemtza
Gihue
Wolga
Oby
Lena
Atmur
} Tartarey.

Ganges
Tind
Rave
Covel
Jemene
Nerdaba
Manan
Aracan
Mandaur
} Indien.

Hoany
Hoeï
Kiang
Sckiang
} China.

Jonkon — Japan.

Afrika.

Capes
Niger
Nil
Omirabi
Tafilet.
Zanie
Senega
Gambia
Rio Grande
Volta
Benin
Coanza
Rio di Spiritu Sancto

Amerika.

Miſſiſippi
Orellana
Paraguai
St. Laurent
New Aavre
Sarannah
Allatamaha

Mobile
Manhac
Chagra
Darien
Orenoco
Eſſebecke.
La Plata

Fue, ſiehe **Phnoe**.

Focke-Maſt. Der Vorder-Maſt, iſt nur einmal überſetzt.

Foucet. Eine ſehr große Schüte, ein Fluß-Schiff, welches bis ſieben u. zwanzig Klafter-Kiel hat.

Foucet. Iſt die größte Art, Franzöſiſcher Fluß-Kahne, ſie ſind ſieben und zwanzig bis dreyßig Klafter lang, und folglich größer als die Schiffe vom erſten Range, ſie werden mit Pferden gezogen, und brauchen bis vier und zwanzig Stücke derſelben.

Forme, Dock. In Engelland vornehmlich gebräuchlich; iſt ein mit Mauern eingefaßter Platz, wo man Schiffe im trockenen bauet und calfatert, hierauf das Waſſer einläſt, und die Fahrzeuge flott machet. Dergleichen ſind in neuern Zeiten mehrere gemacht worden, viele ſind noch im Projekt.

Forban. Ein Freybeuter zur See ohne Paß, oder mit doppelten falſchen.

Fracht-Brief. Konnoſſement. Wird dem Schiffer über die geladenen Waaren mit gegeben. Er wird dreymal ausgefertiget. Den erſten erhält der Schiffer, den zweyten ſchicket der Befrachter an dem der ſie empfangen ſoll, den dritten behält er. Er giebt dieſes aber nur vor die Stück-Güter, denn wegen der ganzen Ladung in einem Part wird Zerte ausgeſtellet. (ſiehe Zerter).

Fregaton. Ein ſpaniſches und veneſianiſches mittelmäßiges Fahrzeug, hinten viereckigt, mit einem Mittel- und Hinter-Maſt, dienet denen Galeeren zum Abladen.

Fregatte. Iſt ein leicht gebautes Kriegs-Schiff, nicht hoch über Waſſer, mit zwey Verdecken. Es iſt in der Bau-Art in länglichtem Verhältniß, und überhaupt der hauchichten Galliote und der Flüte entgegen geſetzt. Die Fregatte iſt, wie auch nur neulich vom Herrn von Bougainville angemerket worden, zu gewiſſen langen Reiſen, wo man oft Ströme und kurze Fahrt findet, nicht ſo gut, als Gallioten förmige zu brauchen. Die Herren Banks und Solander nebſt ihrem Capitain Corke, haben auf ſolcher Reiſe eben dergleichen gefunden, und daher zu ihrer zweyten Reiſe ein

(Nord build Schip) gallioten-artig bauchicht Schiff verlanget. Die Fregatten haben meistens ein viereckigt Hintertheil, wie gesagt, zwey Verdecke, und sind nach Verhältniß lang. Sie führen zwanzig bis vierzig Canonen, und einige drüber. Die darunter führende lange Fahrzeuge, nennet man nicht mehr eigentlich Fregatte. Eine leichte Fregatte hat nur ein Verdeck. Die sogenannten Ausleger sind insgemein dergleichen. Was den Namen anbelangt, kann man merken, daß die Engelländer zuerst lange Kriegs-Schiffe, welche nicht hoch über Wasser stehen, Frigat genennet haben. Sonsten hatte man in der Mittelländischen See eine Art Schiffe unter diesem Namen, sie waren höher von Boord als die Galeeren, und hatten Löcher vor die Ruder. Diese Art Schiffe ist völlig abgekommen. Im Französischen See-Dienste heißt jedes Kriegs-Schiff unter sechzig Canonen Fregatte. Aber auch hier, hießen insgemein diejenigen Schiffe, so welche von leichterer Bau-Art als gewöhnlich sind, oder auch die, denen etwas von den hohen Theilen fehlet, die entweder aus Gewohnheit, oder andern eben so unzureichenden Ursachen angebracht zu werden pflegen. Diese Theile sind in der That zu überflüßig und zu viel. Die Erfahrung hat bestätiget, daß dadurch der Schwer-Punkt der Schiffe zu hoch gebracht, und die Seegel-Wirkung gehindert werde. Es ist kein Zweifel, sagt der Herr von Bouguer, daß man in Frankreich, auch ein sonst zum ersten Rang gezähltes Schiff eine Fregatte nennen würde, wenn man demselben die Ueberbauung genommen hat. Unter Privat-Schiffen aller Art, nennet man lange mit einem Verdeck Fregatte.

Frisch. Wird vom Wind gesagt, wenn er stark ist, ohne zu stürmen.

Fuste. Ein Last-Schiff, Nieder-Boord zu Seegel und Ruder.

Fyrth. Im Schottischen, eine Art von Meerbusen, so wir Aestuarien zu nennen pflegen, ihrer sind in Schottland drey vorzügliche.

Fyrth of Clyd. Bey Edinburg in Süd-Schottland.

Fyrth of Fort. Gegen dem Irrländischen Meere.

Fyrth of Murrai. In Nord-Schottland.

G.

Gabare, oder **Cabare**. Platte und weite Nieder-Boords auf den französischen Flüssen, und in Hafen, so nicht tief sind.

Gabel-Anker werfen. Heißt neben dem großen Anker noch einen so werfen, daß ihre beyderseitigen Tauen gleich einer Gabel anzusehen sind. Eines lieget Steuer-Boord am Vordertheil, das andere Back-Boord. Hierdurch wird das Schiff gehindert sich auf seinen Anker-Tau zu drehen, beyde halten das Schiff gegen das Schälen des Wassers und gegen das Zurücklaufen feste.

Gabel-Mast. Hat in der Hälfte einen Queer-Stock, welcher gegen das Hintertheil herausgehet. Hieran ist das Seegel befestiget, die Jagden und Heu haben Gabel-Maste.

Galeasse. So heißt das größte Ruder-Schiff, welches man bis jetzo gebauet, mit drey Masten, die nicht niedergelegt werden können. Die Venetianer haben insonderheit viel darauf gehalten. Sechs dieser Galeazzen haben in der berühmten See-Schlacht von Lepanto im Jahre 1571 das beste gethan, und man hat daher Gelegenheit genommen, zu sagen, sie wären bey dieser Schlacht zum ersten gebraucht worden, ob man gleich vorher Last-Schiffe unter diesem Namen gebauet und gekannt hat. Die Venetianer geben die Galeassen niemand als den Nobili zu führen, und diese müssen sich bey Verlust des Kopfs verbinden, und eidlich verpflichten, daß sie sich nicht weigern wollen, mit fünf und zwanzig Galeeren zu schlagen. Wenn auf der Galeasse eine Canon abgefeuert ist, und zurück gehet, so rückt ein anderes vor, wodurch das Schiff-Volk sehr geschonet, und dagegen eine Menge von Tau-Werk in Bewegung gesetzt wird. Die Galeasse hat acht und zwanzig bis zwey und dreyßig Bänke auf jeder Seite, auf jeder sechs bis sieben Mann. Der Kooker ist acht Palm hoch, und auch so viel breit, welches sie merklich von den Galeeren unterscheidet, und mehrere Soldaten ins Gefecht zu bringen, Gelegenheit giebt. Die auf dem Kooker gestellte Mannschaft macht den Sclaven keine Hinderniß, es kann, weil er hoch

Digitized by Google

hoch ist, das Musketen-Feuer über Boord geführet werden, und die Ruderer sitzen verdeckt. Diese Fahrzeuge haben vorn drey Etagen Stücken, die niedrigste hat zwey Stücken von sechs und dreyßig Pfund, die zweyte auch zwey von vier und zwanzig, und die dritte oder oberste zwey von zehen Pfund. Hinten sind zwey Lagen jede von drey Stücken zu achtzehen Pfund, und überdem Passen. Sie sind so lang und breit als die großen Schiffe, und mit tausend bis zwölfhundert Mann besetzt. In der Spanischen Flotte gegen Engelland im Jahre 1588 kamen vier Galeassen von Neapel in Berechnung, von denen die erstere zweyhundert und siebenzig Soldaten, hundert und dreyßig Matrosen, und funfzig Canonen hatte. Sie schlugen sich in dem ersten Angriff mit den Engelländern, und hatten in der Wind-Stille wegen der Ruder Vortheile. Eine wurde von den Engelländern genommen, als die Brander die Flotte der Spanier bey Calais in Verwirrung brachten, eine verschlug nach Havre, die dritte blieb in Norwegen, wo die ganze Flotte zerstreuet ins Nord-Meer gieng.

Galeere. Ein Nieder-Boord mit zwey Masten, so erlegt werden können, und lateinischen Seegeln. Man kann den Namen, glaube ich, ganz wohl von dem Lateinischen Galeya herleiten, welches viel Aehnlichkeit mit Galee hat. Man sagt die Galeen, nachgehends Galeeren, hätten ihre Benennung von einem zur Vorzierung angebrachten Kopf mit einem Helm überkommen. Aber der Name fand, wie wir sagten, schon in den späteren Zeiten der Griechen, als unter dem Kaiser Leo, statt. Er sagt, Galeia sey ein Fahrzeug mit einer Reihe Bänke, leicht und zu Wachten Ausspähen, und allen hurtigen Unternehmungen zu gebrauchen. Anna Comnena redet auch von ihnen. Die Benennung scheint in den Kreuz-Zügen von den Griechen an unsere Schiffer gekommen zu seyn. Der Bau der Galeere, besonders der leichten, die eine Gattung ausmachen, und ein engeres Hintertheil haben, hat mit den alten Römischen, besonders aber, mit der erwehnten Art Schiffe viel ähnliches. Die neueren haben in ihren Galeeren lange Zeit nur einen Mann, wie jene meistens

am Ruder gehabt. Die im Norden heute gebräuchliche Galeeren sind nach welschen Modellen gebauet worden, folgends den Alten, und unter sich einander ähnlich. Eine Galeere ist nach Französischer Bau-Art, zwey und zwanzig Klafter lang, drey Klaftern breit und eine hoch, sie hat fünf und zwanzig bis dreyßig Ruder mit fünf bis sechs Ruderern aus jedem, sie führet vorn fünf Stück Geschütz. Das größte Quartier-Stück, (Coursier,) schießt drey und zwanzig bis vier und zwanzig Pfund. Die zwey kleinere zehen Pfünder liegen ihm zu beyden Seiten, und noch zwey kleinere von neun Pfund neben diesen; alle aber auf Lavetten ohne Räder. Das Quartier-Stück allein ist beweglich, und wird, wenn es auf seiner Schleife in einer Falze im Kooker zurück gelaufen ist, geladen und wieder vorgebracht. Die übrigen Stücke sind unbeweglich, und müssen mit großer Gefahr vorn geladen werden. Man hat zuweilen außer diesen Stücken noch zwo kleinere, ihnen ebenfalls zur Seite, fast außer dem Schiffe unter der Arbaletriere angebracht, wie auch zwischen den Ruder-Bänken Dreh-Passen. Da die Stücke nicht beweglich sind, wenig Raum haben, und nicht beträchtlich erhöhet oder erniedriget werden können, so ist es auch nicht wohl möglich, daß der Canonier, wie zu Lande richte, daher der ganze Körper der Galeere durch das Steuer rechts oder links nach dem Feinde gerichtet werden muß. Ueber dem Geschütze liegt ein Dach, sowohl gegen die Witterung, als auch um die Soldaten darauf zu stellen, heißt Arbaletriere, und hat bey Gefechten eine Art von Brustwehr von erhöheten Brettern.

Mast, Tauwerk, Ruder, Fahrt, Flagge, Steuer und was sonsten dazu gehöret, kommt jedes unter seinem eigenen Artikel vor.

Die Galeeren haben ihre Canonen, wie gesagt, vorn, und stellen daher, auch die Spitzen gegen den Feind. Wenn sie demnach mit einem Hoch-Boord zu thun haben, so geben sie ihm dadurch zu schaffen, daß sie ihre Stellung nicht verändern dürfen, um auf ihm zu schießen, dahingen dieser bey jeder Lage sich wenden muß. Hierdurch wird der Curs aufgehal-

gehalten, und wenn die Flotte, so man beschießt, sich zurück ziehet, der verfolgenden Spitze die Gelegenheit verschafft, den Nachtrupp einzuhohlen.

Wenn Galeeren in der Flotte sind, so dienen sie zum Bugsiren der beschädigten Schiffe, sie begünstigen durch ihr niedriges Feuer, und weil sie sich dem Ufer besser nähern können, die Landungen. Sie sind rasirende Stück-Bettungen, sie können leichter von einem Hafen in den andern gehen, als ein Hoch-Boord, die in der hohen See stehen müssen, und allda, wenn sie eine Wind-Stille überfällt, wachen über eine Reise zu bringen, welche eine Galeere in vier Stunden machet.

Man findet auch Beyspiele da Galeeren sehr glücklich gegen Hoch-Boords gefochten, welches ihnen besonders, wie aus obigem erhellet, in der Wind-Stille gelingen muß.

Bey Vermengung der Galeeren mit Hoch-Boords hat man Vortheile, aber auch viel Unbequemlichkeit, denn bey starkem Winde, auch bey solchem, der eigentlich vor die Hoch-Boords gehöret, haben die Galeeren Mühe fortzukommen. Bey Windstillen ist das Schiff nicht sonderlich zum Gefecht geneigt, indessen hat man sie doch vormals zusammen in den Flotten gegen einander zu Gefechten gebraucht, (siehe See-Schlacht).

Ein berühmter Mathematiker, Chazelles, hatte den Einfall, die Galeeren auf dem Ocean zu gebrauchen, und damit die Schiffe bey der Wind-Stille, oder wenn sie beschädigt, bugsiren zu lassen. Diesem zu Folge, giengen funfzehen Galeeren von Rochefort aus bis nach Torbay in Engelland. Im Jahre 1690, allwo sie in der Landung bey Tungenauth Dienste thaten. Der Mathematiker that selbst als Soldat und Ingenieur darauf Dienste.

Alle diese Vortheile könnten erhalten werden, wenn man gleich die Grausamkeit der Ruder-Arbeit, und manches unbequeme im Gebäude abschaffen wollte, welche eigentlich den Galeeren, so viel üble Nachreden zugezogen haben.

Zum Beweise der Gefahr von den Schiurme, führe ich nur das Beyspiel der vier Galeeren aus Portugall an, wel-

che 1588 in der Nord-See waren, sie sollten das Auslaufen der See-Länder hindern, sie kamen aber nicht zu ihren Posten, sie wurden eine nach der andern von den Sclaven, so darauf ruderten, genommen, welche sich nach Frankreich retteten. Ich habe vergessen zu sagen, daß die Franzosen auch Galeeren in Dünkerken gehabt.

Schweden, Rußland, Dännemark haben Galeeren-Flotten. Auf den Italienischen Gewässern sind sie auch.

Galeere-Bastorde. Sind die, so ein viereckigtes Hintertheil haben, jetzo gewöhnlichsten.

Galeere-Capitana. Ist in einigen See-Diensten die zweyte.

Galeeren halb. Sind kleinere Galeeren, unter dieses Geschlechts verschiedenen Benennungen; sie gehören gemeiniglich zu den Galioten. Man bauet dergleichen in Rußland.

Galeeren-Patrone. Die nächste nach der Reale in Frankreich, die, so der Vice-Admiral besteiget, führet zwey Fanale.

Galeeren-Reale. Ist die erste Galeere eines unabhängigen, nicht aber eines zur Lehn gehenden Staats. In Frankreich besteigt der General der Galeeren dieselbe, und sie führet die königl. Standarte, welche viereckigt, roth, und mit goldenen Linien besäet ist. Die vornehmste Päpstliche Galeere heißt Reale, weil alle Catholische gekrönte Häupter dem Papst den Vorrang lassen. Die Republik Venedig hat auch wegen Cypern und Candia eine Reale, vormals wollten die Genueser auch eine wegen Corsika führen. Neapel, Sicilien und Sardinien, nennen ihre erste Galeere auch so.

Gallerie. Sind hervorspringende Altanen am Hintertheile des Schiffes, bedeckt oder offen, zum Zierrath und Bequemlichkeit vor den Capitain, an dessen Kammer sie sind, sie werden mit Bley oder Kupfer belegt.

Galeia. Sind Dramonen, so sehr leicht sind, und nur eine Reihe Ruder haben.

Galleiden. Ein Synonim von Gallion oder kleinern Galeere.

Gallion. Es fahren jährlich aus Spanien in Frieden, zu Kriegs-Zeiten etwas seltener zwo Flotten, die eine nach Mexiko, so die Silber-Flotte heißt, die andere nach Peru, unter dem

Namen

Namen Gallionen. Dieser sind in der Zahl achte, davon die vornehmsten Capitana, Amirante, Garereo, Patache, Margeritta heißen, jede von funfzig Canonen, dabey ist eine advis Padache von vierzig Canonen. Die Schiffe sind alle vor königliche Rechnung, und mit so vielen und schweren Waaren beladen, daß sie sich nicht wehren könnten. Außer diesen Schiffen sind noch Partikular-Schiffe, so unter der Begleitung nach Amerika gehen, und eben den Namen führen. Vor diese Erlaubniß von dem Rathe von Indien müssen sie ein gewisses zahlen. Die Ausrüstung geschichet in Cadix, die Abfahrt ist später als der Silber-Flotte. Sie kommen aber zusammen zu Hause, und zwar sind die Gallionen sieben bis neun Monate außen.

Gallion Bug. Vordertheil, Spitze, Naase des Schiffs, man sagt das Gallion gegen Land in den Wind kehren, man sagt auch die Naase in den Wind setzen. Der Holländer fragt, want hebt gy de steeven, der Franzose, ou est le Cap, das heißt, wohin lauft ihr.

Gallion. Benennung großer Kriegs-Schiffe von drey bis vier Verdeck. Sie war vormals auch bey denen Franzosen üblich. Die Spanier nennen alle Schiffe große und kleine in West Indien, besonders die von Manilla nach den Philippinischen Inseln gehen Gallionen. Es wurde von den Engelländern unter Anson eine genommen, welche La Santissima Trinidad hieße, und so dick von Holz war, daß die Engelländer ihr mit ihrem Geschütz, nicht anders als in den oberen Theil des Verdecks schaden konnten. Solche Gallionen gehören dem Könige, der sie bauet, die Matrosen hält, und denen Kaufleuten vor eine große Summe überläßt. Diese haben es durch ihre Künste dahin gebracht, daß sie ungeheuer gebauet werden. Bey gewissen Gallionen, ist die Ladung in verschiedene Kloster nach bestimmten Abtheilungen und Ballen vertheilet, und sie können das Recht der Ladung auch andern überlassen. Einige verkaufen daher diese Antheile an Kaufleute, andere laden vor eigne Rechnung und auf Bodmerey. Man hat Gallionen gesehen, die fünf und funfzig

Ellen

Digitized by Google

Ellen Kiel gehabt, und im Bau außerordentlich fest gewesen. Man erzählt, daß sich eine gegen vierzehn Holländer gewehrt, und daß man neunzig Stück-Kugeln aus dem Boord gezogen, welche sie, weil sie vor Anker unbeweglich lag, mit der einen Seite aufgefangen. Die so zuletzt nach den Philippinischen Inseln gefahren, sind ganz außerordentlich vollgepackt gewesen. Ihre Reise ist vielleicht die sonderbarste so angestellt wird. Sie sind sechs Monat unterwegens, ohne jemals an eine Rheede zu kommen, führen ihr Trink-Wasser in Krügen bey sich, und bereiten sich auf den Empfang des Regen-Wassers, so sie sich unter einer gewissen Breite versprechen, vor. Dieser bleibt auch niemals aus. Man hat Gallionen gesehen, die zum Kriege gerüstet, funfzig Canonen und zwölf hundert Mann Schiff-Volk aufgehabt. Auf den letzt nach Manilla gegangenen befanden sich oft auch fünf bis sechs hundert Menschen, worunter sehr viel Reisende und Kaufleute waren. Seit der letzten Jesuiten-Verfolgung ist die Fahrt der Gallionen und ihr Handel nach den Philippinen verboten worden.

Galleon. Ist eigentlich ein Verkleinerungs-Wort von Galeere, aber man gab diesen Namen auch Ruder-Schiffen welche weit größer waren, als die gewöhnlichen Galeeren, wie unter Franz dem 1ten in Frankreich geschehen. Man hatte damals auch Nieder-Boords, so Quinqueremes benennet worden, mit den Römischen aber wenig ähnliches gehabt zu haben scheinen.

Galleote. Ist eine leichte Galeere in der Mittelländischen See zum Kapern vortrefflich, sie hat nur einen Mast, drey Stücke, davon das mittelste groß ist, und sechzehn bis zwanzig Ruder auf jedem Boord mit zwey Mann am Riemen. Alle Matrosen sind Soldaten. Man nennete auch kleine Fahrzeuge also, dergleichen man auf den Canälen und Ueberführung im platten Lande gebraucht und auf Wagen fortgeschafft hat.

Gallioniſten. Sind diejenigen, welche an dem Handel der spanischen Gallionen Antheil haben.

Galliot. Ist ein rundes mittelmäßiges Fahrzeug wie ein Heu, führet einen Gabel-Mast, und einige kleine Stücke. Der Mast derselben ist überhaupt meist von zwey Aufsätzen, theils ihn

zu

zu verstärken, als auch, weil man selten solche einzelne Stämme findet wie sie fordern. Holländische thun oft sehr weite Reisen bis in Indien, sie sind gewöhnlich fünf und achtzig bis neunzig Fuß lang. Sind sie hinten wie eine Flute, das ist rund, alsdenn heissen sie Boote. Ihre größte Breite ist vorn. Aber man bauet auch Gallioten in Holland, die oben nach Art der Pinassen gebildet sind. Die Gallioten welche nicht zum Lasttragen, sondern etwan wie Advis-Jachten gebraucht werden, sind nicht so hoch, stärker bemastet und beseegelt, leichter von Holz und schmäler. Man hat auch Fischer-Gallioten, sie sind noch kleiner, und im Raum in Fächer getheilt, die Fische herein zu legen. Die Gallioten sind überhaupt hoch bemastet, und haben daher Uebersätze.

Galliote Bombardier- Ist ein Fahrzeug Galliotenartig gebaut und wie ein Heu bemastet. Es wird mit einem platten Boden versehen, darauf die Mörser stehen. Der Mast wird, wenn sie agiren soll, niedergelegt. Auf den Boden sind die nöthigen Bettungen gemacht. Es versteht sich leicht, daß sie offen seyn müssen. In einer solchen Galliote stehen gemeiniglich zwey Mörser von großem Caliber.

Ich will die Beschreibung einer Galliote aus dem St. Remi anführen. Diese war zwey und sechzig Fuß lang, mit zwey Masten und dem Boegspritt, sie hatte zwey Mörser in der Länge hinter einander stehend, die Bombe des ersten hatte zwölf Zoll im Durchmesser, und wog hundert und vierzig ℔. Der zweyte Mörser war etwas kleiner, die Bettung stand mit dem Verdeck in denselben eingepaßt gleich, und wird vom Kiel an mit Zimmer-Holz unterstützet. Die Bettung oder Einschnitt vor den Fuß des Mörsers war zirkelrund, aber daran ist nichts gelegen; Besser sind die gewöhnlichen Klötze auf fünf und vierzig Grade gestellet. Man läßt den Mörser beym Abfeuren gegen ein Tau stoßen, wodurch der Klotz und er selbst geschonet werden.

Galliote-Fluß oder Canal. Die Franzosen hatten im Jahr 1697. auf der Schelde dergleichen. Ihre Beschreibung kann dazu dienen, sich von solchen Fahrzeugen welche auf Ueberschwemmung bey Festungen gute

Dienste

Dienste thun, einen Begriff zu machen. Die größesten waren vier und sechzig Fuß lang und funfzehn breit, jede mit zwölf Canonen von vier ℔ und drunter und vier Passen besetzt. Sie führeten zwölf Ruder, einen Mast und zwey Seegel, als nämlich ein großes und ein Bul oder Hinter-Stag-Seegel. Der Mast war gablicht, das Seegel unten mit einer Stange gespannt, und konnte am Mast herauf gehist werden. Die Passen standen auf Gerüsten, die Stücke aber vorn und auf beyden Boorden, die Ruderer saßen verdeckt. Die kleinern Gallioten deren zwölfe vorhanden gewesen, waren sieben und vierzig Fuß lang, dreyzehn Fuß breit, hatten achtzehn Ruder, vier Canonen, acht Passen.

Gallivaten. Eine Art von Schiffen in dem Ost-Indischen Gewässer, und in des Angria Armee, hatte einen sehr schräge stehenden Mast, und wurde in Indien sonst auch zu Last-Schiffen gebraucht. Man nennet sie gemeiniglich Gallwetten, und versteht heute darunter fast immer eine Art von Kriegs-Schiffen. So ward der Krieg, welchen der Herr von Kniphausen, als der Holländischen Ost-Indischen Compagnie Stadthalter auf Charesdi gegen Basra, und den, welchen er mit dem Emir Gahenna, bey Gelegenheit der Eroberung der Insel Charesdi führete, meistens mit diesen Gallwetten unterhalten. Dieser Umstand verdienet, da er in die ganz neue Geschichte des See-Wesens gehöret, bekannter zu werden.

Gat. Ist die Meer-Enge, dadurch das frische Haf mit der Ost-See bey Pillau zusammen hänget. Er ist eine Viertheil Meile breit, und zwölf Fuß tief. Dieses Wort ist im Holländischen ein Geschlecht-Wort vor Meer-Engen.

Gaulus. Ein weitbauchichtes Last-Schiff der Griechen.

Gefecht. See-Gefecht. Was dieses bedeute, werde ich hier nicht umständlich erklären dürfen, ich beruse mich auf das vorhergehende, und auf den Artikel Schiff-Gefecht. Ich muß vielmehr zum Verstande des übrigen anführen, wie man sich auf einem holländischen Hoch-Boord zum Gefecht anschicke, weil es auf andern fast eben so geschiehet.

1. Macht man vor jede Canone zwey u. vierzig Schüsse fertig, die dazu verfertigte Patronen werden

werden im Raum und in der Pulver-Kammer in Kasten gepackt, und man siehet die Leute aus, welche bey dieselben und an die Lucken gestellt werden sollen. Letztere werden mit ihren getheerten Decken belegt. Die bey den Pulver-Kasten und Lucken stehende Leute, müssen wohl unterrichtet seyn, daß sie keine Lade-Schaufeln in den Raum bringen, ehe man sie umgedreht und gesehen hat, ob etwa ein Rest vom Feuer darinnen geblieben. Bey jedem Stück müssen zwey solche Lade-Schaufeln geordnet werden, wo man anders nicht mit Patronen ladet.

Man theilet nächst dem Leute ab, die Canonen zu bedienen, benennet die zu jeder bestimmten, und läßt sie täglich bey die Canone treten und sich üben. Bey dieser Eintheilung wird auf dem Ober-Verdeck, wo die schwersten Canonen stehen, ein Mann mehr abgetheilet, der die Patronen zureicht. Kugeln und Stupinen müssen auf den Verdecken in den Backen fertig liegen. Die Kühlfässer und die Wischer stehen bey jedem Stück, und die Zündkraut-Flaschen hängen neben bey. Die Pfropfen sind gleichfalls fest gewickelt in Bündel bey der Hand. Man versorgt sich mit Feuerwerk, Feuer-Töpfen, Granaden. Als die holländischen Flotten vor Freyheit, Brod und Religion fochten, thaten sie sich in den Gefechten ganz besonders hervor, jeder suchte seinen Mann zu erobern, zu verbrennen; und damals wagte sich ein Trompe mit zwey hundert und funfzig Mann an den feindlichen Admiral der funfzehn hundert Mann hatte, und setzte sein Vertrauen aufs Feuerwerk. Jeder Soldat und Matrose muß sich auf das Zeichen bey seiner ihm zugetheilten Canone einfinden, und zwar auf dreymalig Lauten. Wenn aber der Trompeter bläßt, muß jeder auf seinen Posten mit seinem Gewehr fertig stehen. Man vertheilet auch kleines Schieß-Gewehr unter die Mannschaft, selbiges bestehet in gezogenen Büchsen von allerley Caliber und Länge, es sind hiemit schon im voraus die Uebungen getrieben worden, und die Matrosen und Soldaten haben laden und zum Ziel-Schiessen gelernet. Desgleichen werden lange und halbe Picken, Partisanen, Hellebarden u. d. g. Schiff-Parten und Aexte ausgegeben, und auf dem Ober-Verdeck gebraucht. Die

sämmt-

sämmtlichen Feuer-Röhre aber auf alle Verdecke, auf die Mast-Körbe, auf die Compagnie hinten und auf das Vorder-Casteel vertheilet. Längst dem Schiffe an den Wänden sind Wasser-Gefässe fest gemacht, auf den Mast-Körben stehen große Gefässe und gute Spritzen. Man hält Wischer auf Stöcken, und rohe Leder zum Brandlöschen fertig. Auf dem Hinter-Casteel lieget eine Kabel- oder Lauf-Leine, auf dem Mast-Korbe sind Ketten zum Einfangen der Seegel, wenn etwa ein Tau zerschossen würde, an den Raaen aber die Enter-Haken fertig. Man legt die Facke-Raaen bey. Zu dem laufenden Tauwerk werden besonders sechs muntere und starke Matrosen, mit dem Versprechen einer Belohnung, abgetheilet. Die Zimmerleute sind mit allem, was zu ihrer Arbeit gehöret, um sich herum fertig, sie haben Nägel-Säcke, allerley Stücke gepichte Flick-Bretter, Talch, bleyerne Platten u. s. w. in Bereitschaft. Von draussen wird das Boot mit sechs Musquetiren, Ruderern und zwey Cammer-Stücken angeordnet, und mit Brettern und Zimmermanns-Haken versehen, damit sie die Zimmerleute bey der Hand haben. Die Maats oder Jungen werden in den Raum und in die Cabelgats vertheilet, die Küche ist vor die Kranken, wo sich die Aerzte, Wund-Aerzte und Prediger befinden. Jedem Officier wird sein Posten angewiesen.

Nächst diesem muß ich anführen, daß man zur See wie zu Lande den vor einen Meister halte, der nur alsdenn schläget wenn er will. Es ist auch hier eine Kunst, den Feind zum Gefecht zu nöthigen, oder es auszuschlagen nachdem man will.

Gefecht dazu zwingen. Wenn zwo Flotten einige Zeit einander im Gesichte bleiben, so kann eine die andere, wenn sie will, zum Gefecht zwingen. Ist diese unter Wind, so bleibet sie dem Feinde so viel möglich in der Nähe, und erwartet des Windes Aenderung ab. Ist sie vor Wind, so seegelt sie etwas vom Wind so viel als nöthig ist, der feindlichen Flotte vorzukommen. Hierauf macht jedes Schiff auf ein feindliches, oder vielmehr jeder Flaggen-Mann auf den feindlichen Jagd. Auf diese Weise stehet die Armee in kurzer Zeit sehr wohl gegen die feindliche aufmarschirt. In

diesem

diesem Fall bleibet der andern nicht leicht mehr übrig, als daß sie mit Rücken-Wind durchgehe, denn sie läuft Gefahr Schiffe zu verlieren, die der Feind abschneiden würde, wenn sie mit Breit-Wind liefe. Hier nun ist der Streit noch nicht geendiget, außerdem, daß die besten Seegler die erstern erwarten müssen, und gegentheils der Verfolgende seine mit Vorbedacht vorschickt, und dadurch der Rückzug aufgehalten wird, so kann der Feind doch, wenn man ihn auch gleich stark und gut beseegelt annimmt, doch eingeholt werden. Der verfolgende darf nur einen Strich oder zwey vom Wind abhalten, so hohlet seine Spitze die feindliche Spitze ein. Alles dieses läßt sich aber ohne ein Kupfer nicht wohl erweisen. Der Feind kann ferner, wenn er stärker ist, seine beste Seegeler vorschicken, und das Gefecht anheben lassen.

Gefecht vermeiden. Es ist wohl möglich, daß eine Armee, so vor dem Winde ist, das Gefecht vermeiden könne, aber die Unbeständigkeit des Windes, dessen Veränderung man gewiß erwarten kann, lehret die Generale, wenn sie nicht schlagen wollen, weit vom Feind abbleiben. Eine Armee unter Wind, kann, wenn sie nicht schlagen will, und der Feind mit Breit-Wind lauft, auch so laufen, aber sie thut gut, nicht mit Rücken-Wind zu seegeln, ohne sich in die Rückzug-Ordnung gelegt zu haben. Sie kann auch in der Linie mit Rücken-Wind seegeln, wenn sie etwan das Gefecht nur aufschieben und doch schlagen will, wenn der Feind nicht zu verfolgen aufhörete. Wenn eine Armee, die dem Feinde nahe gewesen ist, von ihm angegriffen zu werden fürchtet, und das Gefecht zu vermeiden, durchgehet, so ist nichts besser vor sie, als daß sie sich in Rückzugs-Ordnung setze. Sie darf aber auch darum nicht hoffen zu entgehen, wofern nicht bald ein Sicherheits-Ort vor sie, sich zeiget, oder sie ein anderer Umstand rettet. Es ist also sehr falsch geurtheilet, daß man es wie zu Lande halten könne, wo man es oft wagen kann, auch wenn man nicht Lust zu schlagen hat, sich nahe am Feinde zu halten, denn hier kann man das Gefecht, ist man gleich stark mit Mühe, ist man schwächer, fast niemals vermeiden, wenn der Feind durchaus schlagen will.

Die schwachen Flotten pflegen gern ihre Sicherheit in einer Bucht, einem Hafen zu suchen, sonsten ist es nicht leicht möglich, daß sie dem Gesicht des Feindes und folglich den Gefechten entgehen. In der Nacht kann erstères nicht geschehen, weil diese zur Zeit der See-Campagnen kurz sind.

Gellen-Holz. Sind nach den Hamburger Schuten die größten Kähne auf der Elbe, achtzig Fuß lang, zwölf bis dreyzehntehalb unten, oben achtzehn breit, von kiefern Holz, laufen vorn und hinten spitzig, haben ein klein Verdeck und Vordertheil, so Pflicht heißt, und eine Cajüte so sie Rost nennen, ihr Gebrauch ist Holz führen.

Geleite. Heißt bey den See-Fahrern das Geld, so sie vor die Bedeckung des Geleit-Schiffs zahlen.

Geschirre. So nennen die aus Ober-Oesterreich und Bayern die Donau herunter gehenden Schiffer ihre langen schlecht verbundenen Kähne, meistens von Fichten-Holze. Die meisten werden in Wien verkauft, einige gehen von dar weiter herunter in Ungarn, allwo sie zerschlagen und verbrannt werden, andere wenige kommen mit Waaren beladen zurück den Strom herauf, und werden mit Pferden gezogen, welche die Schiffer zu dem Ende beym Heruntergehen in viereckigten mit einem zwey Fuß hohen Geländer versehenen Pramen mit herunter nehmen.

Gesperrt. Sagt man, ist das Meer wegen der Jahrszeit, als an unterschiedenen Europäischen Küsten und Strecken vom November bis März ist. Wir finden hierüber noch die Verordnungen der Hanstischen, wenn man zu fahren aufhören muß.

Gestade. Heißt so viel als Ufer der See.

Glas. Ist eine gewöhnliche Sand-Uhr, mit dem Unterschied, daß sie nur eine halbe Stunde läuft, der Tag von vier und zwanzig Stunden ist also von acht und vierzig Gläsern. Man rechnet sechse dergleichen, in einigen Schiffen auch achte; das ist dorten drey, hier vier Stunden auf ein Quartier, oder auf die Zeit von einer Ablösung zur andern. Zur Berechnung der Fahrt, wozu man die Zeit auch mit Gläsern mißt, hat man eine andere Einrichtung gemacht. Der Sand läuft aus der obern Röhre in eine untere, welche nach einer guten Secunden-Uhr

so

so abgetheilet ist, wie der Sand allemal in die Höhe steiget.

Glocke. Dienet auf den Schiffen als ein Zeichen zum Quartier, zum Gebeth, zum Essen u. s. w.

Glocke-Taucher. Ist eine Maschine, vermittelst welcher ein Mann einige Zeit unter Wasser bleiben kann, welches zuweilen nöthig ist, wenn man in die See versunkene Dinge heraus hohlen will. Die Maschine ist von Holz, in Gestalt einer Glocke.

Golf. Golfo. Meerbusen.

Gondel. Ein Fahrzeug in Venedig gebräuchlich, vorn und hinten sehr spitzig zusammen laufend, und eines Mannes Länge hoch aufgeworfen. Die von der mittlern Gattung sind zwey und dreyßig Fuß lang, und nur viere in der Mitten breit. Am Vordertheil ist ein starkes Eisen, welches sich an dem Ende des Aufwurfs in der Gestalt eines Beiles endiget. Ich sehe seinen Nutzen nicht ein, er muß doch einen haben. In der Mitten des Fahrzeuges stehet ein Kasten wie der von einer Kutsche, darinnen man sitzet; zween Ruderer fahren es sehr schnell und geschickt, indem sie auf dem Vorder und Hintertheil der Gondel stehen, und mit ihrem Ruder vor sich eingreifen, der hintere stehet auf dem erhabenen Theil, um alles zu übersehen.

Gondolartig. Heißt ein Fahrzeug, wenn es vorn und hinten in die Höhe aufgeworfen spitzig zulauft.

Gooletten. Fischer-Kähne auf der großen Bank.

Goßlinger. Bedeutet eine Art Geschütz, dessen man sich vor Alters auf den Schiffen bediente; sie war klein, von Metall oder Eisen gegossen, und daher hatte sie den Namen. Man höret nicht viel mehr davon reden. Die kleinen Stücke, so etwa die Schiffe auf haben, haben andere Namen.

Graben neuer. Ist ein 1669. von Friedrich Wilhelm von Brandenburg eröffneter Canal dadurch die Oder, Spree, Havel und Elbe, und auch die Nord- und Ost-See verbunden sind. Die Länge ist drey Meilen, die Breite drey Rheinländische Ruthen, und die Tiefe sechs Fuß. Von der Oder bis zur Spree, sind in demselben zehn Schleußen.

Grad. Man weiß, daß dieses der drey hundert und sechzigste Theil eines Zirkels ist. Mit solchen Theilen mißt man den

Abstand des Poles vom Horizont oder dessen Höhe, die Höhe der Sonne oder des Gestirnes. Auf jeden Windstrich gehen zwölftehalb Grad.

Grad der Breite. Ein Grad-Maaß des Abstandes der Linie von einem Parallel-Zirkel gegen die Pole auf den reducirten Charten wachsend.

Grad der Länge. Ein Grad-Maaß des Aequators zwischen zween Meridianen. Sie sind gegen die Pole zu, immer abnehmend.

Grad-Bogen. Jacobs-Stab. Ist ein Werkzeug mit welchen die See-Leute die Höhen nehmen. Es bestehet aus zwey Stücken, dem Pfeil und dem Hammer. Der Pfeil ist ohngefähr von drittehalb Fuß auf gewisse Weise getheilet, die wir hier des Platzes wegen nicht beschreiben können. Der Hammer oder Knie ist darauf vermittelst eines in denselben geschnittenen viereckigten Loches beweglich, man kann auch mehrere darauf stecken, welches zuweilen nöthig wird. Man nimmt von vorn oder von hinten die Höhe mit diesem Stabe. Erst zielet der Schiffer, indem er den Pfeil vor das Auge hält, gegen den Horizont, so daß dieser gegen das Ende des Hammers trifft, alsdenn verschiebet er einen kleinern aufgesteckten so lange, bis er den Stern oder das Objekt gegen das Ende des kleinen oder großen Hammers gerichtet hat. Er zählet die Grade auf dem Pfeil ab, welche gegen das Auge zu immer größer werden. Die Sonnen-Höhe nimmt man von hinten, indem man den kleinen Hammer bis ans Ende des Schatten schiebet, welchen ein Gesicht, so auf den großen Hammer stehet, auf den Pfeil macht. Letzteres ist bequemer, aber beyde Arten sehr fehlerhaft. Die Schiffer gebrauchen dieses Werkzeug nur noch allein.

Grade Buch. Ist ein Buch, darinnen See-Charten nebst den Aussichten der Küste, Beobachtungen und Nachrichten über die verschiedenen Rheeden, Anker-Plätze und Land-Striche enthalten sind, folgends dem Schiffer zum Unterricht dienen wie er fahren soll, dergleichen in Frankreich, Engelland und Holland sehr gut heraus gekommen. Täglich müssen sie aber mit neuen Entdeckungen vermehret und erläutert werden, denn man findet noch täglich neues in den See-Reisen, besonders

sonders denen großen. Die Tage-Bücher der Schiffer dienen sie zu verbessern.

Grap. Fahrzeuge in den Ost-Indianischen Gewässern so der Angria hatte, als ihm Watson 1754. Gerian wegnahm. Man baute dergleichen in Surate nach Europäischen Sorten mit zwey bis drey Masten, das Vordertheil ist spitz und niedrig, allwo man allemal ein paar Canonen, und in Wind-Stillen ein paar Ruder anbringen kann.

Griechisch Feuer. Ein Kunst-Feuer, dessen ich darum hier gedenke, weil es die neuern Griechen unter den Kaisern im See-Gefechte gebraucht, und theils durch eine große Feuer-Büchse so auf dem Vordertheil stand, theils durch kleine Röhren so die Soldaten in der Hohlung der Schilde führten, auf die Feinde auswarfen. Ein gewisser Gallinicus von Heliopolis aus Syrien soll es 670. unter Kaiser Constantinus Pagonatus Regierung ersonnen haben. Diese Zusammensetzung wurde als ein Geheimniß bewahret. Es that wirklich gute Dienste; denn im ersten Treffen, da es gegen die Saracenen gebraucht ward, sollen dreyßig tausend derselben erschlagen worden seyn. Aber war des Gallinicus Feuer flüßig? wie kommts, daß es in einer gewissen Maße lange zusammen blieb, und nach und nach aus einander fuhr? Bey dem Syphon auf dem Gallion kann ich mir eine Pompe gedenken. Aber wie die Soldaten die brennende Materie mit ihren Hand-Röhren heraus geworfen, sehe ich nicht; ich kann mich noch nicht entschließen zu glauben, daß diese Röhren Sabarcani oder Blas-Röhre gewesen. Der Kaiser Leo erkläret in seinem Unterricht an den General, weder die Zusammensetzung des Feuers, noch der Maschine, er sagt nur von den kleinern, sie werden bey uns verfertiget.

Diesem Griechischen vermeynten Staats-Geheimnisse gieng es indessen, wie den meisten andern von dieser Gattung. Die Saracenen haben es vortrefflich machen gelernet, denn wir finden, daß sie es im Jahre 1191. auf ihrer Flotte gegen die Engelländer bey Akre oder Ptolomäis, aber mit wenigen Nutzen geführet, weil jene gleich an Boord gegangen, und die feindliche Flotte durch einen heftigen Anfall verheeret. Bey Damiata aber, verbrennten sie

damit die Brücken-Thürme der Franzosen.

Der Herr von Mazerai, dem ich obiges zu danken habe, hat eine Abhandlung davon geschrieben, welche uns nicht entgehen, sondern nächstens erscheinen wird. Es ist bekannt, daß dieses Feuer mit keinem Wasser, dessen Theile in die ölichte Grund-Materie nicht eindrang, sondern nur mit Eßig und andern sauren, auch mit Wein, welcher in das ölichte eindringet, gelöschet, oder mit nassem Rasen, Fellen, Staub oder Erde erstickt worden.

Man hat 1759. in Havre eine Probe gesehen, welche dem Griechischen Feuer sehr ähnlich sahe. Eine ölichte und flüßige Materie ward mit einem Druck-Werk, wie eine Spritze hat, durch Röhren getrieben, und entzündete sich beym Herausfahren aus demselben an einer brennenden Lunte, so vorn an der Mündung hieng. Die Materie fuhr zuerst aus dem Rohre in der Gestalt eines Dampf-Schweifes heraus, die Flamme entwickelte sich aber immer mehr, und es brannte dieses Feuer mit der größten Heftigkeit. Eine Schaluppe, darauf man solchen Brenn-Zeug warf, wurde bis in den Grund verbrannt, man bediente sich es zu löschen, einer Feuchtigkeit, so Eßig oder Wein zu seyn schien. Wahrscheinlich ist die Zusammensetzung ein aufgelöseter Schwefel, Harz u. d. g. gewesen. Alte Schriftsteller rechnen das Bergöl oder Naphta zu den Bedürfnissen der Munition. Vermuthlich hat man dieses auch gebraucht, und eben so wie bey Havre geschehen, die Entzündung durch das an die Mündungen angebrachte Feuer veranlasset. Denn es läßt sich nicht denken, daß die Materie in dem Syphon selbst entzündet worden, eben so wenig, als man noch zur Zeit ein flüßiges, so von selbst an der Luft in diesem Grade Feuer fasset, anzugeben weiß.

Gribane. Ein Lichter an den Normändischen Küsten.

Grilli Compagnie der Ist in Genua. Zum Einkauf der schwarzen Sclaven errichtet.

Grip. Ein Fahrzeug wie eine Brigantine; der Name ist nicht mehr Mode.

Grönlands-Fahrer. Nennet man diejenigen, welche in diese Gegend auf den Wallfisch-Fang fahren. In den Niederlanden Norwegen, Hamburg, Bremen,

men, sind dergleichen Gesellschaften.

Grönländische Compagnie in Engelland. Ist zum Wallfisch-Fang 1725. durch Ermunterung nach vielem Widerspruch errichtet, und der Fang, der lange liegen geblieben war, von derselben mit großen Gewinn wieder angehaben worden.

Gruß. Ist die Ehrenbezeigung, so die Schiffe nicht nur fremden, sondern auch die von einer Nation sich unter einander nach dem Rang und Vorzug dessen, der das Schiff führet, erzeigen. Es ist zu weitläuftig alles hierüber anzuführen, so man sagen könnte. Ein Schiff grüßet, wenn es sich dem andern unter Wind leget; wenn es die Flagge streichet; durch See-Geschrey, wenn es sie einreft, wenn es zuerst Stücke oder die mehresten löset. Solche Schüsse geschehen auf dem obersten Verdeck. Wenn es einen Officier an dessen Boord schicket; wenn es unter dessen Flagge ankert; wenn es einige Seegel, besonders das große Bram-Seegel einreft u. s. w.

Die Mächte geben darüber ihre Befehle, so wohl wie sich ihre Schiffe gegen andere fremde Nationen als auch gegen Festungen verhalten sollen. Sie verbieten insgemein ihre Haupt-Flaggen zu streichen, und wollen, daß die Admirale andere dazu zwingen sollen. Es ist also zum besten, daß sich diese stolze Fahnen nicht begegnen, sie schränken dieses doch auf einige ein. So sagt zum Beyspiel die Verordnung der verwitweten Königinn von Spanien Maria Anna im Jahre 1664. daß ihre Schiffe die päpstliche und kaiserliche Flagge grüßen sollten. Zum Beweis, daß aus dieser Forderung des Grüßens zuweilen Unheil entstehe, kann ich anführen, daß die Venetianer dergleichen im Archipel von den Türken forderten, und daß ihr Admiral auf Verweigern dieses Grußes zwey Galeeren in Grund gebohret. Hieraus aber ein großer Krieg entstanden, dessen Ausgang denen Venetianern höchst empfindlich war. Die Vice-Admirale können grüßen, die Admirale thun es gegen eigene Festungen, von denen in andern Ländern gelegenen fordern sie den Gruß. Die übrigen Schiffe grüßen die freundlichen Festungen zuerst, doch nur alsdenn gerne, wenn sie wissen, daß man ihnen danken wird. Kauffahrer müssen

die Kriegs-Schiffe grüßen. Alles dieses ist zu verstehen, wenn man stark genug ist, die Höflichkeit allenfalls zu erzwingen.

Bey denen Chinesern grüßen sich die Fahrzeuge durch ihre Musik nach Stand und Würden. Der geringere muß dem vornehmern auf seinem Fahrzeuge vorklappern und vorpfeifen.

Guinesische und West-Indische Compagnie in Dännemark. Entstand aus Vereinigung der beyden genannten; sie wurden 1680 vereiniget, 1750 aber aufgehoben. Sie hatten den ausschließenden Handel in West-Indien und das Monopolium des Zuckers.

Gucker. Nennen die Schiffer in ihrer Sprache, die Perspektive.

und pflegt selten einer ohne ein oder mehrere derselben auszufahren.

Gwipuskoa. Compagnie von Ist zu St. Sebastian. 1729 errichtet, und hat den ausschließenden Handel im Lande der Caraquen, 1750 aber, haben sich die Caracos gegen die Compagnie und das Königreich empört.

Gyp. Ist ein Flaschenzug von zwo Blocks, wird zuweilen an eine Rolle und dem Focke Mars, zuweilen am großen Staag befestiget.

Gy-Tauen. Sind an den Ecken der Seegel befestigte Taue; sie dienen das Seegel gegen die Raa zu ziehen, so daß nur das Mittel desselben Wind fasset.

H.

Haalen. Heißt etwas an sich ziehen, so von denen Matrosen auf ein Zeichen-Geschrey zugleich geschiehet. Man ruft, Eins, Zwey, Drey, auf welches letzte alles anziehet.

Hacke-Boord. Ist das oberste im Hintertheile, worauf die Flagge steckt. Boegspritt auf dem Hacke-Boord fahren, heißt dicht hinter einem andern Schiffe fahren.

Haf. So nennet man in der Ost-See an den Küsten gewisse, neben dem Meere befindliche, mit demselben Zusammenhange seichte Seen.

Curisches Haf. Ist in Preussen an der Samländischen und Littauischen Küste. Es ist dieses

ſes Waſſer, welches bey Memel mit der See zuſammen hanget und bis Schacken reicht, ſehr fiſchreich und vor ziemliche Fahrzeuge, aber voller Untiefen, und alſo gefährlich ſchiffbar. Bey Memel hängt das Haf durch eine, eine viertel Meile breite und neunzehen Fuß tiefe Meer-Enge mit der Oſt-See zuſammen, von welcher es in der ganzen Länge von ohngefähr funfzehen Meilen durch eine Erd-Zunge die Nähtung, geſchieden iſt. Seine Breite iſt ſechs Meilen.

Friſch-Haf. Iſt ein großer drey Meilen breiter bis funfzehen Meilen langer See, welcher in Preußen, ein und eine halbe Meile über den Ausfluß der Nagat anhebet, und ſich längſt dem Marienburgiſchen Ermländiſchen Oberland und Natangen bis eine Meile hinauf von Königsberg, wo der Pregel herein fällt, erſtrecket. Es wird dieſes Haf durch die friſche Nährung einem ſchmalen Strich Landes von der Oſt-See geſchieden, und hat mit derſelben durch einen ſchmalen Canal bey Pillau Gemeinſchaft. Alle See-Schiffe, ſo nach Königsberg kommen, müſſen darüber ſchiffen. Da aber das Waſſer im Canal oder Gat nur zwölf Fuß, und im Haf noch ſeichter iſt, ſo müſſen die ſchwer geladenen Schiffe in Pillau gelichtet werden.

Haf. Friſch- in Pommern, iſt acht Meilen lang drey bis vier breit, und hat eigentlich zwey Theile. Die Oder und die Ucker fallen herein.

Haf Großes. Ein Theil des obigen, ſo ſich bis Düvenau erſtrecket.

Haf. Kleines- Endiget ſich bey der Peene. Beyde haben drey Ausflüſſe in die Oſt-See, als durch die Düvenau, Schwine und Peene.

Hafen. Iſt ein Platz in der See am Ufer, gemeiniglich eine kleine Bucht, wo Schiffe vor Anker liegen. Ein Anker-Platz, wo man ſich anlegen kann. Soll ein ſolcher aber Hafen heißen, muß er vor Sturm ſicher und von gutem Grunde ſeyn. Die Kunſt kommt der Natur zu ſtatten, ſie bauet oft Waſſer-Bette, ſie erhöhet einen Damm oder Mole, dadurch die Wellen und Winde von einer Seite gebrochen werden, vornehmlich aber deckt ſie die Hafen durch Befeſtigungen gegen den Ueberfall. Je beſſer beydes iſt, je geräumiger, und je

sicherer und reiner die Einfahrt, desto schöner sind die Hafen. Ferner nennet man offne Hafen die, wo man zu aller Zeit der Fluth einfahren kann, und auch in der Ebbe Wasser genug findet. Dagegen sind andere, in welche man nicht anders als mit der Fluth oder hohen Wasser einlaufen kann, weil etwann eine Bank vorliegt. Oft ist dieser Hafen der Einfluß eines Flusses selbst, wenn er groß und tief genug ist, um Schiffe zu tragen. Oft macht eine Bay, eine Bucht und dergleichen denselben. Der Hafen bey Livorno, kann manches erklären. Der eigentliche innerhalb dem Molo befindliche Hafen, taugt nicht vor große Schiffe, und kann nur eine geringe Anzahl fassen, dagegen aber liegen außerhalb dem Molo beständig eine Menge fremde Schiffe eigentlich auf der Rheede, welche ihrer Lage nach vor den Winden sicher ist, und einen guten Anker-Grund hat. Ein Hafen ist von der Natur schon gebildet, oder man hat ihn mit Kunst, entweder hervorgebracht oder doch verbessert. Einen sichern Anker-Platz von Natur, pfleget man in den Buchten, hinter Bergen oder starken Waldungen auf hohen Ufern zu finden. In Amerika, besonders in den Inseln, nennen die französischen Einwohner einen natürlichen Hafen Cul de Sac, so hat man in Martinike den Hafen Cul de sac Royal. Die, wo die Kunst geholfen hat, zeigen oft verwundernswürdige, dieserhalb angebrachte Arbeiten, ausgemauerte, und durch Mauern verschlossene Behältnisse, Canäle neben dem Ufer, Docken zum calfatern, lange starke in die See herein gebaute Mauern, wie der Molo zu Genua, besonders nach seiner letzten Verbesserung, der die Wellen und den Sturm bricht. Man bauet ferner zur Sicherheit der Schiffe, so im Hafen liegen, Befestigungs-Werke; man verschließt den Eingang mit Pfählen, Sperr-Ketten, oder sogenannten Bäumen. Man sucht die Fahrt rein zu erhalten, daher werden diejenigen Stellen, welche sich etwann vom Ausfluß eines Flußes, besonders zuschlämmen, vertiefet. Man versichert den Schiffen die Einfahrt hiedurch, und zeiget ihnen, wenn die Untiefen nicht zu ersehen sind, durch die Backe und Tonnen den Weg, man hält Lotsen und Fahrzeu-

ge in Bereitschaft, leget Feuer-Backen an, und unterhält merkwürdige, den Seefahrern zum Merkmaale dienende Thürme sorgfältig. So ist unter andern ein mit Kupfer gedeckter Thurm in Colberg, der das Ansehen eines Schiffs mit einem Mast hat, und den Schiffern zum Merkmaale dienet *). Es befindet sich in wohl besuchten Hafen ein Mann, der Capitain des Hafens heißt, die Aufsicht darüber hat, und alles nöthige zum Bau und Erhaltung der Werke, Sicherheit und Dienst der Hafen-Gäste besorgen muß. In einigen Norwegischen auf der westlichen Küste, durch die Klippen selbst gebildeten kleinen Hafen, findet man große eiserne Ringe in den Klippen befestiget, daran die Schiffe sich fest machen können, wenn sie nicht Raum und Grund zum Ankerwerfen haben. In See-Städten ist ein Theil des Dienstes der Schiffe im Hafen zur Sicherheit des Hafens bestimmt. Ich nehme zum Beyspiel die Französische Einrichtung, denn in andern Staaten findet man beynahe ein gleiches. In diesem Lande wird die Sicherheit der Hafen, welche den Schiffen des Staats zum Lager Ort dienen, und wo sie allemal mit Nachtheil vor sie angegriffen werden können, wenn man sie überfällt, durch Wachten und Patrollen, sowohl als durch die zur Vertheidigung angelegte Stück-Wälle besorget. Vor jedem Hafen findet man einen Ausleger liegen, welcher bey Tag und Nacht, die Schiffe, so sich nähern besichtigen läßt. Der Officier desselben stattet von dem Befinden, des Nachts an den Commandanten der Wacht, und des Tages an den Capitain des Hafens Bericht ab, und läßt die Fahrzeuge auf Erlaubniß einlaufen. Außer diesem Ausleger ist noch eine gerüstete Schaluppe fertig, welche vorwärts hinaus sehen, und sonsten allerley Dienste im hin- und herfahren thun muß. Der Ober-Canonier muß alle Morgen die Stück-Bettungen besuchen, solche in fertigem Stande und geladen halten lassen. In dem Hafen selbst liegt ein Flaggen-Schiff, auf diesem ist

*) Der Markus-Thurm thut denen in Venedig ankommenden Schiffen gleiche Dienste.

ist die Wacht zur Sicherheit der Schiffe und Zeug-Häuser; sie wird täglich abgelöst, und besorget, daß die Bäume gegen die Nacht geschlossen werden. Diese werden des Nachts niemals ohne Erlaubniß des Hauptmanns vom Hafen geöffnet. Die Schildwacht des Wacht-Schiffes, muß alle halbe Stunden lauten.

Man erhält ferner eine gehörige Anzahl Schaluppen zu Ronden. Von der Wacht muß ein Officier mit gehöriger Mannschaft, die Patrollen auf den Lade-Brücken um die Magazine und Zeug-Häuser verrichten, damit sich denenselben niemand nach dem Zapfenstreich nähere. Außer der Wacht auf dem Flaggen-Schiff, müssen auf jedem im Hafen liegenden Schiffe von den drey ersten Rangs, vier Schiffs-Unter-Officier, nämlich ein Schiffer, ein Ober-Steuer-Mann, ein Ober-Constabel, und ein Ober-Zimmermann, auf denen von den letzten Rangs zwey dieser Officiere beständig seyn. Auf den großen Schiffen sind acht Matrosen, und so nach der Verhältniß der Größe zur Wacht gegenwärtig. Diese müssen nach der Ordnung auf dem Schiffe schlafen, sie verrichten die Wacht in zwey Quartiere die Nacht durch, und stellen auf die Compagnie eine Schildwacht, welche die Ronden, so von dem Major des Hafens und andern Officieren, geschiehet, anrufet. Ueberdem werden wegen Sicherheit vor Brand und Schaden der Magazine und Zimmer-Werfte, alle nöthige Anstalten und Vorsorge getroffen. Bey dergleichen Vorsicht scheinen die Unternehmungen auf die Hafen sehr schwer. Man hat indessen doch Beyspiele, daß Flotten, ich sage nicht nur in den Hafen mit Gewalt bezwungen, sondern auch überfallen worden, woran oft der Mangel der Disciplin, so wie in den Ueberrumpelungen der festen Oerter Schuld gewesen.

Hafen-Angriff. Man hat Beyspiele, daß eine Flotte die andere im Hafen angegriffen, sie entweder heraus zu ziehen, oder sich mit ihr in dem Hafen selbst zu schlagen gesucht. In jener Absicht ließ Dracke unter die vor Calais liegende große spanische Flotte, Philipps des II. Brander laufen, so dieselbe zum Anker-Kappen und heraus zu laufen nöthigte, weil sie sich

noch

noch vor das Antwerper Kunst-Feuer fürchtete. Es haben aber auch Flotten in dem Hafen geschlagen, wie in dem von Gibraltar; es geschiehet insgemein mit großem Nachtheil der Angegriffenen, welche fest gemacht, nur auf die Bequemlichkeit des Liegens bedacht sind. Im Jahre 1745 wurden sechzehen Spanische und Französische mit Munition beladene Schiffe, durch der Engelländer Bombardierung im Hafen von Savona verbrannt und verheeret. Wir haben Beyspiele von mislungenem Angriffe, unter andern des General Knowles seiner auf St. Jago in Cuba im Jahre 1748. Er fand den Hafen mit einer starken Kette verschlossen, mit versenkten Schiffen gesperret, und Brander zum Empfang bereit, dieses nöthigte ihn abzulassen.

Blacke, verbrannte einmal sechs Gallionen einer Silber-Flotte in dem Hafen St. Croza auf Teneriffa, wo sie wegen ihrer Größe zwar eigentlich nicht liegen konnten, aber doch unter dem Schutz der Werke waren. Die Allirten verheereten 1707 die Stadt Toulon, und verbrannten verschiedene Schiffe im Hafen durchs Bombardieren.

Spragge, verbrannte sieben Kriegs-Schiffe in dem Hafen von Algier und einige Brander.

Hafen. Fisch. Fleisch. Sind zwey und dreyßig Handels-Plätze in Island, die von den dänischen Schiffern befahren, und wegen der jeden eigenthümlichen Haupt-Waare, die verschiedene Benennung erhalten haben.

Hafen-Fluß. Sind solche, die durch die Mündung eines Flusses gebildet werden.

Hafen frey Sind Hafen, wo alle Nationen einlaufen können, den Handel allda zu treiben. Dergleichen sind Genua, Livorno, Villafranca, Nizza, Messina, Ankona, Mahon u. s. w. Die Engelländer haben 1766 zwey Frey-Hafen in Amerika gemacht, einen in Jamaika, den andern in Domingo. Die Holländer haben St. Eustachius, die Dänen St. Thomas, Monte Christo. Man spricht, daß der König von Schweden, Wisbey, welches wegen seiner See-Gesetze bekannt, und von seinem alten Glanze herunter gekommen ist, zu einem Frey-Hafen machen wolle.

Hafen fünf. Diese Benennung ist in Engelland gewöhnlich, und stammet noch von ältern Einrichtungen her, denn nach der großen Charte, müssen die Inhaber der Plätze Hastings, Ramney, Hith, Dowres und Sandwich zusammen sieben und funfzig Schiffe zum Dienste des Königs aus Lehns-Pflicht stellen. Noch jetzt haben diese Hafen ihre besondere Aufseher, welche sich jährlich unter dem Lord Warden der fünf Hafen zum Rath halten versammlen.

In alten und den Lehns-Zeiten stellten diese fünf Barons auf gewisse Weise einen Staat vor. Ich muß hier einen Vorfall einwinden, welcher sonderbar ist, und dazu dienen kann, sich von der Verwaltung dieser Städte und dem See-Gebrauch damaliger mittlerer Zeit einen Begriff zu machen. Im Jahre 1293 geriethen ein paar Matrosen eines in einem Normändischen Hafen liegenden Englischen Schiffs, so nach Wasser geschickt worden, mit den Landes-Einwohnern in Streit, welcher blutig ward, und darinnen ein Engelländer todt blieb. Seine Landes-Leute fürchteten sich vor der Rache und Wuth der Normannen, giengen in See, wurden aber stark verfolget. Hieraus entstund eine öffentliche Fehde. Beyderseits verstärkten sich mit Bundes-Genoßen, und nahmen einander die Schiffe weg. Die Normänner erhaschten einige Englische, schlugen die Schiff-Leute todt, hiengen sie an die Raan, neben jeden einen Hund, und führeten sie an den Küsten zum Spott herum. Die fünf Hafen rächeten sich, und es entstund daraus ein See-Räuber-Krieg mit allem Gräuel der Unordnung und Rach-Begierde ohne Gesetz fechtender Räuber. Endlich wurden beyderseits, dieser ihren Handel hindernden Streitigkeiten überdrüßig, die Rache schwieg, wie bey jedem Kaufmann beym Geschrey des Einbußes, und man entschloß sich, weil die Sitten damals kriegerisch waren, die Sache auf einmal durch eine Schlacht zu entscheiden. Sie wurden eins, ihre gesammte Macht auf die See zu bringen. Alles, Bunds-Genoßen und eigne Kräfte erschienen also. Die fünf Hafen verstärkten sich aus Irrland und Holland. Die Normands hatten Flanderer, Franzosen, Genueser an sich gezogen. Ein großes leeres Schiff,

so zwischen den Englischen und Normänndischen Küsten befestiget war, bezeichnete den Platz des Kampfes. Es kam auch wirklich bey einem großen Sturm zur Schlacht, in welcher die Engelländer siegten, einige tausend Normänner erschlugen, viele Schiffe in Grund bohrten und zwanzig eroberten. Die Franzosen foderten hierauf vom Könige Recht, und verdammten ihn, weil sie keines erhielten. Hat man wohl vermuthet, daß so viel Händel wegen eines Matrosen, der erschlagen worden, entstehen sollten. Aber aus was vor Ursachen entstehen Kriege, sind sie oft wichtiger?

Hafen neutral. Ist er, wenn das Land, darinnen er lieget, keinen Antheil am Kriege nimmt. Beyderseits Schiffe laufen alsdenn mit gleicher Freyheit ein, oder man erlaubt es beyderley nicht. Wenn beyderseits Parteyen einlaufen dürfen, so müssen sie sich im Hafen freundschaftlich verhalten, und wenn sie sich schlagen wollen, es nicht eher, als bis sie auf eine gewisse Weite aus dem Hafen sind, thun, wenigstens erst auf einen Canon-Schuß vom Hafen entfernt.

Hafen räumen. Heißt denselben von dem eingeschlämmten Sande oder Schlamm reinigen und folgends vertiefen. Es ist eine kostbare, mühsame, aber durchaus nothwendige und sehr nützliche Arbeit, weil dadurch ein See-Platz wieder in Stand gesetzt werden kann. Ich muß hier einer trefflichen Anstalt in Goes auf See-Land erwehnen. Allda ist ein Canal gegraben worden, welcher der neue Hafen heißt, der alte war bey der Mündung mit Sand verumtieft. Zwischen beyden befindet sich ein Damm, an welchem eine Schleuße angelegt ward, zur Zeit der Fluth, wird sie geöffnet, damit das Wasser in den alten Hafen einlaufe; alsdenn wird sie geschlossen. Wenn der neue Hafen zur Zeit der Ebbe trocken geworden, wird das eingedrungene Wasser auf einmal durch die eröffnete Schleuße in den neuen Hafen gelassen, in welchen es mit solchem Ungestüm sich ein und heraus gießt, daß es den Sand und Schlamm mit fort in die See führet, und den Hafen in seiner gehörigen Tiefe erhält.

Das Hafen-Räumen geschiehet sonsten durch Baggern, da man den Grund auf einem

Fahr-

Fahrzeuge ausschöpft, oder man folget der Mode des Ritter Perry, der in den Canal mit einem Rade gräbt, und durch das Wasser selbst den Schlamm und Sand wegschlemmet. Siehe Räumer-Hafen.

Hafen sperren. Ist zweyerley, einmal bedeckt die feindliche Flotte die See so, daß die, so in dem Hafen lieget, nicht anders als mit großem Nachtheil auslaufen kann. Sie verhindert dadurch ihre ganze Unternehmung, und macht die Flotte unnütz. Auf eine solche Weise machte Ferrand, Graf von Flandern, die große Flotte, welche Philipp August von Frankreich gegen Engelland ausgerüstet hatte, da er in den Hafen von Dame, den Rest derselben einsperrete, unnütz. Der König ließ um etwas zu retten, die Schiffe abtackeln und verbrannte die Flotte selbst. In den neuern Kriegen kommen Beyspiele vor, daß Flotten bey zwey Jahr in den Hafen eingesperret liegen, und indessen dem Feinde die freye Hand auf der See überlassen müssen. Bey dem Sperren eines Hafens oder andern Durchfahrt, denn es kommt auf eines heraus, muß man, sagen die Verständigen, wohl noch einmal so stark als der Feind seyn. Alsdenn wird diese Flotte in zwo Eskodern vertheilet, deren jede auf eines der beyden Ufer kreuzet. Wenn also der Feind durch gehen will, fällt eine von den Flotten, die nämlich so über Wind ist, demselben auf den Hals, da ihn inzwischen die andere abschneidet. Will man nur eine Küste bewahren, so findet der Feind Gelegenheit sich an die andere zu halten, die Flotte aufzuhalten und in der Nacht durchzugehen, wie wir davon sehr viele Beyspiele haben. Wenn der eingeschlossene aber mit Gewalt durchsetzen, oder wenn er überhaupt durch die Enge, welche man als ein Defilee ansehen kann, dringen will, so stellt er sich mit der Breite der Fahrt in verhältnißmäßigen halben Monden, da er sich denn auf allen Seiten zu wehren im Stande ist.

Eine andere Art von Hafen-Sperren ist, wenn feindliche Kriegs-Schiffe auf der Höhe der Hafen kreuzen, alle einfahrende und auslaufende Kauffahrer anhalten, untersuchen, und alles, was Kriegs-Munition und dahin gehörig ist,

ist, wegnehmen. Der Artikel, was eigentlich darunter zu verstehen sey, ist nicht deutlich genug im See-Rechte und Gebrauch ausgemacht, und hänget von der Entscheidung dessen, der das Schiff genommen hat, wenn er der stärkste zu bleiben hofft, lediglich, oder von den Aussichten ab, so ihm anders als zu seinem Vortheile urtheilen lehren. Mit einer solchen Operation, hoben die Russen im letzten Kriege gegen Preußen an, sie nahmen viele Schiffe weg, und schickten sie nach Cronstadt, dieses war eine Beschwerlichkeit mehr, so die Preußen von den Schiffen der Russen hatten, denn außerdem waren sie durch selbige beständig gehindert, und gaben ihr Flanken und Rücken bloß. Die, so diese Flanken zu decken versprachen, fanden es nicht vor nöthig Wort zu halten.

Hafen-Schlupf. So benennet die See-Geschichte kleine Windstille-Plätze, wo kleine Fahrzeuge hinter etwas verborgen, und sicher liegen können.

Hafen vornehmste. Es wird nicht undienlich seyn, diejenigen, welche zum meisten in der See-Geschichte vorkommen anzuführen. Es sind also dergleichen:

In Europa.

Christians-Hafen oder Kopenhagen.	In Dännemark.
Cronenburg	
Kallundborg	
Koege	
Kartmund	
Ried Kiöping	
Rippen	
Torsans	
Pladstrand	
Schlesswig	In Schlesswig.
Ecklenfiord	
Tonningen	
Hager	
Appenrade	
Strohmstädt	In Norwegen.
Friedrichshall	
Drontheim	
Warangen	
Bergen	
Stockholm	In Schweden.
Urlichthal	
Elsnappen	
Karleby	
Kalmar	
Ostenbey	
Blindhaff	
Gothenburg	
Elfsborg	
Warburg	
Lahalm	
Helsingburg	

- In Schweden.
  - Landskron
  - Jakobsſtadt
  - Yſtädt
  - Carls-Cron
  - Carls-Haven
  - Gefle
  - Hernoſand
  - Torne
  - Helſingfors
  - Ranna
  - Chriſtianſtadt
  - Wiburg
  - Laviſa
- In Preußen.
  - Memel
  - Pillau
  - Königsberg
  - Elbing
  - Danzig
- In Rußland.
  - Archangel
  - Noteburg
  - Peterburg
  - Kronſchlot
  - Reval
  - Riga
- In Dalmatien und Iſtrien.
  - Zeng
  - Buharitza
  - Port de Re
  - Zebenico
- In Deutſchland.
  - Volouska
  - Preliada
  - Trieſte
  - St. Veit am Pflaum
  - Oldenburg
  - Elsfleht
  - Stade
  - Haarburg
- In Deutſchland.
  - Hamburg
  - Cuxhafen
  - Heiligenhafen
  - Glückſtadt
  - Wismar
  - Warnemunde
  - Kiel
  - Neuſtadt
  - Stralſund
  - Grunſchwart
  - Greifswalde
  - Colberger Münde
  - Swinemünde
  - Canin
  - Stettin
- In der Europäiſchen Türkey.
  - Conſtantinopel
  - Gallipoli
  - Durazzo
  - Vallona
  - Salonichi
  - Pireo
  - Coron
  - Modon
  - Napolidi
  - Romania
  - Napoli in Malvaſia
  - Spina Longa
  - Parus
  - Caſta
  - Gallaſch
  - Kosloft
  - Kymen
- In Portugall.
  - Liſſabon
  - Cascaes
  - Selir
  - Eſpoſende

St. Stubes

St. Stubes	In Portugall.	Carthagena	In Spanien.
Aveiro		Alicante	
Porto		Quardamar	
Portimaio		Palamos	
Villa de Conce		Roſes	
Villa Nova		Port Mahon	
Sluor		Majorca	
		Pedro	
Ayamonte	In Spanien.	Rochelle	In Frankreich.
Betancos		Rochefort	
Corunna		Royan	
Ribadeo		St. Malo	
Ferrol		Brieux	
Ortagal		Nazaire	
Vigos		Breſt	
Bayonne		Pol David	
Villa Vicoſa		Roſcau	
Aviles		Orient	
Navia		Port Louis	
S. Vincentio		Port de Sanſon	
Andero		Valleri	
Bilbao		Dieppe	
Vermego		Havre de Grace	
St. Antonio		Honsfleur	
St. Toya		Harfleur	
Laredo		Cherbourg	
St. Sebaſtian		La Hague	
Paſſage		Barflair	
Tuentarabia		Valleri	
St. Lucas		Boulagne	
Poerto St. Maria		Ambleteuſe	
Cadix		Viſan	
Gibraltar		Calais	
Malaga		Bourdeaux	
Almugnecar		Blaye	
Salobrena		Coſnac	
Motril		Marſeille	
Almeria		Caſſis	
Maxaora			

- Toulon
- Giotat
- Antibes
- St. Paul
- Aigres motes
- Sette

In Frankreich.

- Dover
- Colcheſter
- Harvich
- London
- Yarmouth
- Bye
- Haſtings
- Chicheſter
- Southampton
- Portsmuth
- Spitheat
- Yarmouth auf Whight
- Poole
- Weimouth
- Lyme
- Lennignthon
- Briſtoll
- Mynhead
- Coves
- Seaford
- Holy Island
- Margate
- Barneſtaple
- Bedford
- Eycheſter
- Dartmouth
- Pleymouth
- Budſtow
- Fallmouth
- Marcketiew
- St. Maria
- Cheſter

In Engelland.

- Hall
- Scarborough
- Worytbie
- Tinmouth
- Barwick
- Douglaſtown
- Liverpoole
- Pullhely
- Newborough
- Harfrau
- Cardif
- Pembrock
- Middeford
- Broadſteer

In Engelland.

- Whitern
- Aigmouth
- Dunbar
- Luth
- Ironi
- Sterling
- St. Andrews
- Kilmor
- Montroſe
- Oldaberdeen
- New Aberdeen
- Peterhead
- Bant
- Narne
- Wick
- Tors
- Culler
- Tindorn
- Braſſa

In Schottland.

- Caſtlemay
- Wex ford
- Knokerfirgus
- Dunnagall

In Irrland.

Ballis-

Ballishanon
Bangor
Dawne
Carlingtord
Dundalk
Drogheda
Dublin
Wicklow
Arcklow
Waxford
Slego
Kinsall
Corke
Youghall
Waterford
Londondery
} In Irrland.

Mardyck
Dunkerken
Ostende
Sluis
Antwerpen
} In den Niederlanden.

Vlissingen
Ramekero
Velre
Zirczee
Brouwershaven
Helvosluis
Briel
Dordrecht
Rotterdam
Delfshaven
Oranienpolde
Amsterdam
Enkhuisen
Medenblick
Blockziel
Groeningen
} In den vereinigten Niederlanden.

Stavern
Hindelopen
Worcum
Harlingen
} In den vereinigten Niederlanden.

Morges in der Schweitz.
Nizza in Piemont.
Arona in Meyland.

Menaco
Venedig
Molomacco
Lido
Ponte a Vella
Parenzo
Pola
Final
Noli
Genua
Vado
Sestre di Levante
Porto Venere
Lerice
Viareggio
Livorno
Porto ferrajo
Sinigaglia
Ancona
Civita Vechia
Ostia
Orbitello
Telamone
Porto Ervole
PortoStephano
PortoLongone
Ortone
Gaeta
Neapoli
Salerno
Manfredonia
} In Italien.

Trani, Gallipoli, Meſſina, Mieazzo, Ceſtalu, Catanea, Solanto, Palermo, Saragoſa, Mazara, Cagliari, Oriſtagni, Boſa, Laſſari, Bonifacio, Porto Vechio, Alteria, Valetta — In Italien.

In Afrika.

Ceuta, Tetuan, Salee, L'Arache — Im Königreich Fetz.

Maſalquivir, Tenez, Algier, Bugia, Gigeri — In Algier.

Tunis, Golette, Suſa — In Tunis.

Capes, Lepete — In Tripoli.

Alberton in Barkan.

Alexandria, Roſette — In Aegypten.

Suez, Suquaan — In Aegypten.

Ganar in Nigritien.

Bailor an der Küſte Abex.

Zeila im Königr. Adel.

Bandel in Abyßinien.

Giorgio della Mina auf Guinea.

Mujumba in Loango.

Loardo St. Paolo in Angola.

Mazambique, Mongallo, Quiloa, Melinde — Küſte von Zanquebar.

Cap di bona Speranza, Küſte der Kaffern.

St. Lucia auf Madagaskar.

St. Vincent. Capo Verdiſche Inſeln.

Laspalmas, Allegronza, Oratavia, Monchnico — Canariſche Inſeln.

In Aſien.

Samaſtro, Port di Napoli, Smyrna, Palatshia, Trebiſonde, Lajazzo, Famagoſta, Rhodus, Alexandrette, Tripoli, Acre, Said, Jaffa

Eltor

Digitized by Google

- Eltor
- Gidda
- Moccha
- Tapoha
- Maſcate
- Baſſora

} In Arabien.

Ghuina in Georgien am ſchwarzen Meer.

- Derbent
- Guadel
- Gamron

} In Perſien.

- Cambaya
- Diu Bambay
- Goa
- Onor
- Cananor
- Calicut
- Dagon
- Cuadi
- Turon
- Campaa
- Martaban
- Malacca
- Batavia

} In Oſt-Indien.

- Cantor
- Hindmend
- Teng Tcheou
- Macao

} In China.

- Sacay
- Naſagaki

} In Japan.

- Manilla
- Mindanao
- Celebes

} Auf den Philippinen.

- Porto Gallo
- Negombo

} In Ceylon.

In America.

- Philadelphia
- Neucaſtel

} In Penſilvanien.

Neu Yorck in Neu-Holland.

- Boſton
- Pleymuth

} Neu-Engelland.

Port Rojal in Akadien.

- St. Auguſtino
- Charleſtown

} In Florida.

- St. Jago
- St. Antonio
- Mexico
- Acapulco
- Vera Cruz
- Villaricca
- Juan Ullua

} In Mexico.

- Porto de Cavattos
- Tecoantepeque
- Truxillo
- Salinis
- Conception

} In Guatimala.

- Nicoga
- Panama
- Pericos
- Portobello

} In Panama.

- Carthagena
- St. Martha
- Guiara
- St. Miguel

} terra firma.

- Olindo
- Seragippa
- St. Salvator
- Porto ſeguro
- St. Sebaſtian

} Braſilien.

Valdivia la Conception Valparayſſo	Chili.
de les Leones	in Magellanika.
Havana St. Cruz Quantanima del prencipe	Cuba.
Port Rojal Moranto Melilla Oriſtan	Jamaica.
Gouave Domingo	In Hiſpaniola.

Portoricco.
Falmouth
Bridge town
Louisbourg auf Cap Breton.
St. Anne.
Fort St. Jean auf Terreneuf.
Corvo auf der Inſel.
Erichshafen auf Grönland.
Fried. Henry auf dem Lande.
Acquada auf Neu-Guinea.

Hängeln. An und Ablegen. Sagt man von einem Fahrzeuge, welches von einer Rheede zur andern nahen fährt, und Waaren hinbringt. Staatskluge merken an, daß dieſe Art Handel, ſo die Franzoſen Cabotage heiſſen, in dieſem Reiche von den Holländern getrieben, und jenes dadurch um den Vortheil gebracht worden, dadurch gute und häufige Matroſen zu ziehen.

Halb-Cirkel. Zum Höhen nehmen wird einen Fuß im Durchmeſſer geſchmiedt in neunzig Graden, dieſe in Minuten getheilet. An den Enden eines Diameters ſind Dioptern und eine auf dem Umkreiſe beweglich. Man nimmt zur Operation am untern Ende durch die beyden Dioptern den Horizont, verſchiebt die bewegliche am Umkreiſe, bis man den Stern dadurch gewahr wird, zeichnet die Grade am Umfange, dieſes ſind die Grade der Höhe. Der Scheitel des Winkels iſt nicht in dem Mittel, ſondern im gegenſtehenden Theile des Umfanges, daher hat man den ganzen Umkreis nicht in hundert und achtzig, ſondern in neunzig Grade getheilet, wie es die Geometrie lehret. Man kann, weil es beſchwerlich iſt in die Sonne zu ſehen, wie mit dem Jacobs-Stabe, mit dem Rücken dagegen ſtehen, und die Diopter am Umkreiſe verſchieben, bis ſich der durch die Oeffnung fallende Strahl auf der Diopter bezeichnet.

Halb Verdeck. So nennet man den unter dem Vorder-Caſteel befindlichen Raum.

Halſen. Sind ſtarke Seile, welche unten an die Spitzen des

großen

großen und des Besaan-Seegels befestiget sind. In eben diesen Enden sind auch die Schooten befestiget. Beyderseits Stricke dienen, das Seegel in den Hals-Klampen zu befestigen, mit dem Unterschied, daß die Halsen gegen das Ende am Vordertheil und die Schooten gegen dem Hintertheil sind. Alle obere Seegel können weder Halsen noch Schooten haben, denn sie werden an die Raaen der untern befestiget.

Halsen zu setzen. Heißt sie anziehen, spannen, und dadurch den Untertheil der Seegel gegen den Wind halten. Man sagt, die Hals-Klampen, Backboord, Steuerboord nehmen, nachdem man das Seegel gegen rechts oder gegen links stellet.

Hals-Klampen. Löcher an beyden Boorden des Schiffes zu den Halsen mit einen Haken versehen vor dem großen Mast. Sie dienen die Halsen des Schönfahr-Seegels anzusetzen, und sind acht Zoll weit durch sieben zölliges Holz auf großen Schiffen.

Haneholyten. Scheer-Leinen. Sind kleine Leinen, die sich in zwo oder mehr Enden theilen, und wie Gabeln von einander gegen die Rollen laufen, welche Haupt-Blocks heissen.

Hang-Matten. Sind die Lager-Stellen der Matrosen und Soldaten in den Kriegs-Schiffen, viereckigte, sechs Fuß lange und drey Fuß breite starke Stücken Leinwand, welche mit Leinwand untersetzt sind. Sie werden an den vier Zipfeln zwischen denen Schiffs Verdecken aufgehangen.

Hang-Matten ab. Ist ein Befehls-Wort, auf welches die Hang-Matten weggenommen werden, es geschiehet allemal, wenn man sich zu einem Gefecht anschicket.

Hansa. Ein Bund von Handels-Städten. Man nennet ihn die deutsche Hansa, und leitet die Benennung von diesem deutschen Worte ab, welches so viel als einen Verein, oder Bund bedeutet, sonst nennet man diese Städte auch Ansee, Hansee, Hansische Städte. In den alten Documenten heißt es Hansa Teutonika, und die Engelländer nenneten sie auch deutsche verbundene Kaufleute des deutschen römischen Reiches.

Ihrer sind in allen fünf und achtzig gewesen, welche ich hier abschreiben will.

1. Anklam.
2. Andernach.

3. Aſchersleben.
4. Berlin.
5. Bergen in Norwegen.
6. Bilefeld.
7. Bolswärd.
8. Brandenburg.
9. Braunsberg.
10. Braunſchweig.
11. Bremen.
12. Bortehude.
13. Campen.
14. Colberg.
15. Cöln.
16. Coesfeld.
17. Crakau. *
18. Culm.
19. Danzig. *
20. Demmin.
21. Dewenter. *
22. Derpt. *
23. Dortmund.
24. Duisburg.
25. Einbeck.
26. Elbing.
27. Elburg.
28. Emmerich.
29. Frankfurt an der Oder.
30. Gollnau.
31. Goßlar.
32. Göttingen.
33. Grypswalde.
34. Gröningen.
35. Halle.
36. Halberſtadt.
37. Hamburg.
38. Hameln.
39. Hamm.
40. Hannover.
41. Harderwyck.
42. Helmſtädt.
43. Hervorden.
44. Hildesheim.
45. Kiel.
46. Königsberg.
47. Lemgau.
48. Lippe.
49. Lübeck.
50. Lüneburg.
51. Magdeburg.
52. Münden.
53. Münſter.
54. Nimwegen.
55. Nordheim.
56. Osnabrück.
57. Oſterburg.
58. Paderborn.
59. Quedlinburg.
60. Rewal.
61. Riga.
62. Roſtock.
63. Rügenwalde.
64. Rüremond.
65. Salzwedel.
66. Seehauſen.
67. Stade.
68. Stargard.
69. Stavern.
70. Stendal.
71. Stettin.
72. Stolpe.
73. Stralſund.
74. Soeſt.
75. Thoren.

Digitized by Google

75. Thoren.
76. Venlov.
77. Ulzen.
78. Unna.
79. Warburg.
80. Werben.
81. Wesel.
82. Wyburg.
83. Wismar.
84. Zutpfen.
85. Zwoll.

Die Haupt-Versammlungen wurden auf dem Rathhause des Haupt-Orts Lübeck gehalten, allwo noch der Hansa-Saal gezeiget wird. Das Haupt des ganzen Bundes war Lübeck. Die Sicherheit im Handel war das vornehmste so die Städte suchten, und um deswillen sie sich auch zu gewissen jährlichen oder sonst andern Abgaben gegen einander verpflichteten. Der Bund nahm seinen Anfang im Jahre 1260. in welchem die erste Versammlung gehalten ward, nachdem vorher Hamburg und Lübeck schon in Bund getreten waren.

Die Unordnungen welche in Deutschland unter Friedrich dem IIten sich entsponnen, und nach dessen Tode ausbrachen, hatten zu vielen Räubereyen Gelegenheit gegeben, welche besonders die Handels-Städte betrafen. Es blieb ihnen nichts übrig, als mit einer ansehnlichen Armee und Flotte vor die gemeinschaftliche Sicherheit zu sorgen. Hamburg und Lübeck führete mit dem Könige Erich von Dämemark, bald nach der Einrichtung des Bündnisses einen glücklichen Krieg; weil er denen Deutschen den Heerings-Fang nicht erlauben wollte. Er sperrete die Trave mit einer eisernen Kette, sie zogen ihre Flotte zusammen und schlugen den König, jagten seine Flotte auf den Strand, so daß der König sich in einem kleinen Schiffe retten mußte. Ihr Admiral von Salzwedel plünderte Coppenhagen und das königl. Schloß, und verheerete das Land, eben wie Stralsund.

Diese und einige andere Vorfälle machten, daß mehrere Städte zu ihnen traten, und daß die nordischen Könige so wohl, als die von Engelland und Frankreich, und die Grafen von Holland und Flandern ihnen viele Freyheiten zugestanden. So stieg die Hansa empor.

Wo die damalige abendländische Handlung nur hinreichte, hatte die Hansa ihre, durch Aelter-Leute regierte Niederlagen und

Con-

Contors. Noch heute haben Lübeck, Hamburg und Bremen ein Haus in Bergen in Norwegen mit siebzehn Höfen, welche eine Art von Gesellschaft ausmachen. Die Ceremonie mit welchen vor alten Zeiten die Bürger, wie sie es nenneten, in die Gesellschaft aufgenommen und gehanselt worden, hat nicht allein viel lächerliches, sondern auch eben so viel grausames an sich. Dem ohngeachtet haben sich diese Narrheiten bis 1671. erhalten, da sie auf Ansuchen des Königes von Dännemark abgeschaffet worden.

Lübeck rief die Hansischen zusammen, hatte das Archiv und Casse. Die gesammten Städte waren in vier Classen getheilet, die jede ihre Vorsteherinn hatte, welche Quartier-Stadt hiesse. In der ersten waren die Wendischen und Pommerschen, ihr Haupt Lübeck; in der zweyten, deren Quartier-Stadt Cölln, die Clevischen, Westphälischen, Geldrischen und Ober-Yssel'schen; und die Stadt Braunschweig war die erste der dritten sächsischen Classe. Danzig war an der Spitze der Preussischen und Liefländischen Städte. Anklam, Stettin, Colberg, Stolpe, Danzig, Elbing und Königsberg hatten außerdem ihre besondern Zusammenkünfte über dem, was die Beschützung des Oresundes und der Ost-See betraf.

Das Ausschreiben geschahe an jede Quartier-Stadt, die ihre untergebenen Städte entweder nach Lübeck oder einen andern Ort, wie man darüber einig ward, beschied. Die Städte erschienen durch Abgeordnete, welches insgemein Mitglieder des Magistrats waren. Jede, auch die kleinste Stadt, hatte das Recht, ihre Meynung zu sagen. Die Traktaten und Briefe wurden einigemal vorgelesen, einige Sachen sogleich entschieden, andere aber den Quartier-Städten und Classen mitgegeben. Sie sprachen in Streitigkeiten unter einander auf solchen Versammlungen Recht.

Alle drey Jahr war um Pfingsten eine ordentliche Versammlung. Hier wurden die Gesetze gemacht, nach welchen man sich zu richten hatte. Sie betrafen die Vortheile des Handels, dessen Sicherstellung und Vermehrung. Die Abgeordneten der Fürsten und Städte wurden angehört. Eine jede zur Versammlung gehörige Stadt mußte bey Strafe von

zwan-

Digitized by Google

zwanzig Rthlr. an gesetztem Tage erscheinen, vor jeden Tag da sie ausblieb so viel erlegen, ja sie lief Gefahr gar ausgeschlossen zu werden. Alle mußten ein gewisses an Beysteuer erlegen, dagegen wurden sie wechselhaft unterstützet. Ihre öffentliche Schriften wurden mit dem Lübecker Siegel bedruckt, in dessen Unterschrift sich der Bund, Hansa Teutonica, nennet.

Die Macht der Hansa stieg. Sie borgte den Fürsten Schiffe in ihren Kriegen; sie trat mit ihnen in Bund, und erhielte davor Vortheile, welche den Unterthanen beschwerlich wurden. Spanien mußte durch Abschaffen der neuen Zölle die Neutralität der Hansa im Niederländischen Kriege erkaufen. Die Herzoge von Braband forderte sie vor ihr Gericht, und war oft zwischen mächtigen Fürsten Mittlerinn.

Sie schickte Schiffe nach Portugall; half Lissabon erobern, und setzte die Familie Wasa auf den Schwedischen Thron. Liefland ward durch die Hansa mit Deutschen besetzt und bekeyret. Oefters war sie allen drey nordischen Mächten überlegen.*) Sie hatte beständig wegen ihrer Freyheiten, von welchen die Staaten die Schädlichkeit einsahen, zu streiten. Sie führete mit denen Engelländern und Hollandern Krieg, mit jenen in ältern Zeiten, mit den Holländern noch im 16ten Jahrhundert, und behauptete die Ost-See gegen sie. Vormals hatte sie ihnen schon die Fahrt durch den Sund und die Fischerey auf Schonen streitig gemacht. Als endlich der Stolz gar zu weit gieng, so daß sie den kaiserlichen Gesandten ins Gefängniß setzte, brachten die falschen betrüglichen Künste, durch welche sie allen Handel, wo sie nur hinreichte, ausschliessend zu erhalten trachtete, den Bund in Abnehmen. Die Europäischen Staaten lernten den nordischen und deutschen Handel kennen, lehreten die Unterthanen selbst handeln, und die ganze Hansa, welche die Noth zusammen

*) Dännemark ward mehr als einmal von der Hansa stark erschüttert, sie nahm das Reich ein und verkaufte es an Heinrich den 8ten in Engelland, welcher ihr wirklich Geld auf den Kauf bezahlt hat.

men gebracht, kam Schritt vor Schritt zurück. Sie hatte es wirklich durch ihre Unaufmerksamkeit verdienet. Eduard in Engelland verdammte sie zum Verlust des Handels-Rechts. Maria vollzog den Schluß. Raleigh nahm ihre Schiffe weg, darauf sie Contrabande dem Feinde zuführete. Wenn man die Beschwerden der Englischen Kaufleute gegen die Hansa mit Aufmerksamkeit liest, kann man der Nation fast nichts als das Schuld geben, daß sie sich zu lange von den Hansischen hatte beherrschen lassen. Eigentlich sagten die Schriftsteller, ist die Freyheit der ersten Hansischen Niederlage der Englischen nämlich, durch die Misgunst der Engelländer zu Grunde gegangen, denen man es aber nicht verdenken konnte, daß sie ihre ausschweifende Freyheiten etwas einschränkte, und als gute Hirten lieber ihr eigenes Vieh als fremdes weiden wollten. Eine Stadt gieng nach der andern vom Bunde ab, oder verlor ihre Freyheit. Eine Freyheit gieng nach der andern verloren. Gustav von Schweden, Christian von Dännemark, Elisabeth von Engelland fingen an. Die Kriege in den Ländern wo die Niederlagen waren, halfen sie zerstören, und nicht selten war ein Fehler in der Redlichkeit von Seiten der Hansischen, wie in der Niederlage von Novogrod, vor die Regenten Grund gnug den Handel als schädlich anzusehen, so man mit ihnen treiben konnte, da sie sich weder an die Verordnungen des Landes, noch an die ersten Gesetze des Kaufhandels binden wollen.

Wenn wir die Geschichte der Hansa folgen wollen, so finden wir immer auf ihrer Seite unerwartliche Fehler, und man kann es nur der ungezähmten Freyheit der Stände und dem Widerstreben derselben gegen die Regierungen zuschreiben, wodurch alle Ordnung in der Staats-Verwaltung litte; wenn diese Städte in Deutschland sowohl, als in ganz Europa sich so lange erhalten, bis dieses Kaufmanns-Bündniß durch andere Anstalten des Handels untergraben und gestürzet ward. Man findet ihre Zusammenkünfte immer beschäfftiget, nicht sowohl das Ansehen, den guten Namen des Bundes und die Ehre desselben zu besorgen, daraus eine vortheilhafte Dauer vor den Handel zu versprechen

stand;

stand; sondern vielmehr mit Besorgnissen umgehen, wie man einen und andern Ast des Handels in den Ländern an sich ziehen, andere vom Gewinnst entfernen, die Freyheiten immer weiter ausdehnen, kurz alles thun sollte, was vollkommne Monopolisten, *) deren höchsten Grad uns die Indischen Compagnien nach der Hand gezeiget haben, nur zu besorgen haben. Vor die Marine sorgte die Hansa eben so wenig, als diese nachdem sie sich festgesetzt haben. Sie verließ sich auf das was sie ehemals gethan, versäumte denen, so ihnen dienen konnten, beyzustehen. Die grössern Städte rissen die kleinern fort, der eigene Handels-Vortheil einer Stadt war der herrschende, sie führeten den Feinden ihrer verbundenen Städte Kriegs-Bedürfnisse zu, und wollten immer im Trüben fischen. Sie verwarf Ferdinands des IIten Antrag, der zu einem Handlungs-Traktat mit Spanien einlud, ihnen den Schimpf des Sund-Zolles vorlegte, allen Beystand versprach, zu der Zeit, da ihnen Engelland und Holland so zu sagen schon ein Bein gestellet hatten. Das ganze Werk zerfiel, und ist nur dem Namen nach bekannt. Drey Städte, als Lübeck, Hamburg und Bremen haben den Vereinigungs-Traktat 1641. erneuert. Sie werden in denen öffentlichen Schriften, so nach der Zeit erschienen, verstanden; ihrer wird in den Wahl-Capitulationen gedacht; sie haben noch den Hof in Bergen, **) und 1747. erst neue Bestätigung erhalten. Sie sind ansehnliche Denkmäler dieses grossen Bundes, der in seiner Anlage schon so fehlerhaft war, daß man es nur der elenden Politik, die Europa und besonders Deutschland einige Jahrhundert durch regieret hat, zuschreiben kann, wenn er von 1460. bis so lange gedauert.

Havarey. Ist der Schaden den ein Schiff in seinen Waaren die es geladen, leidet; die Kosten; unver-

*) In Deutschland sagte man, daß die Hansa-Städte weder dem Reiche, noch Churfürsten, Fürsten und Ständen unterworfen seyn wollten, und daß sie sich eines Monopoliums anmaßeten.

**) Dieser Hof heißt Kloster; die darinnen wohnenden Händler und Arbeiter, welche alle unverheurathet bleiben oder ausziehen müssen, heissen Mönche.

unvermuthete Ausgaben während der Fahrt; der Verlust von den ausgeworfenen Waaren; die Verderbung derselben; die Kosten zu Erhaltung der Matrosen bey einer verlängerten Fahrt; die Auslösung bey Kapern oder See-Räubern. Die Kosten bey Gelegenheit des Embargo. Ueber diese verschiedene Artikel wird häufig gestritten. Man hat in den See-Rechten die Gesetze, wornach sie entschieden werden, und vielerley Unterscheidungs-Gattungen der Haverey. Die Assekuranzen geben insonderheit hiezu sehr viel Gelegenheit. Da diese Materie aber mehr zur Handels-Wissenschaft als zu unserm Fache gehört, so können wir hierüber nicht weitläuftiger seyn. Nur dieses merken wir an, daß die Assekuranz eine treffliche Unterstützung des See-Wesens ist.

Hebung. Nennen die Kahn-Bauer die Erhebungen am Hinter- und Vordertheil des Bodens vom Fahrzeuge. Er ist zu äußerst am Boden bis siebenzehn Zoll vom Grunde.

Heck-Balken. Der obere letzte Balken im Hintertheil. Er reicht über das ganze Schiff, ruhet in der Mitten auf den Hinter-Steven und mit den Enden auf den Randhölzern.

Heck-Boot. Kleine holländische Flüte.

Heeringsfang-Compagnie in Dännemark. Ist 1767. octroiret worden, und hat zwey hundert Actien zu hundert Rthl.

Hel. Verschlag unter dem Verdeck ganz vorn, allwo das Tauwerk liegt, so nebst Kloben und Rollen im Vorrath sind.

Helenen-Feuer. Ist eine Art von Irrlicht so sich auf den Masten oder Raaen sehen läßt; bald ist es einfach, bald doppelt. Die Schiffer welche nicht vom leicht Glauben dispensirt sind, halten diese Feuer vor gewisse Zeichen ihres Schicksals. Sie haben darüber ihre Theorie, und wissen, daß das einzele Unglück, Wind, das doppelte aber guten Wind bedeute. Sie begrüßen das doppelte mit ihrer Pfeife. Dieser Schein ist eigentlich von den Ausdünstungen auf dem Fahrzeuge selbst entstanden, und könnte dienen, ihre Beschaffenheit zu beurtheilen. Bey den Alten hieß es Castor und Pollux, von den beyden Brüdern, die entweder aus einem Ey, oder aus zweyen von der Leda gelegt, gekrochen sind.

Helleſpont. Bedeutet den See der Helle, einer Thebaniſchen Prinzeſſinn, welche mit ihrem Bruder auf einem goldenen Widder überſitzend oder fliegend verſehen. ſ. Dardanellen.

Herbey holen. Heißt auf den Schiffen ſich einer Sache nähern; man holt ein Schiff, ein Eiland herbey.

Herkules-Säulen. Man gab vor, Herkules habe dem Waſſer aus dem abendlichen Meer den Eingang in das Mittelländiſche eröffnet, und zwey Säulen auf jeder Seite der Meer-Enge errichtet. Dieſe berühmten Säulen ſind aber ſonſt nichts als die Berge Abyla und Kalpe geweſen. Jener hat heute von dem nahe gelegenen Ceuta, dieſer von Gibraltar den Beynamen. Der P. Labat ſagt in ſeiner Reiſebeſchreibung; die Einwohner zeigten allda zwey Mauerwerke unter dem Namen. Es iſt ſagt er aber nichts anders als ein Thurmähnliches zu Windmühlen gebrauchtes rundes Mauerwerk.

Hermitan. ſ. Paſſat-Wind.

Herz. Iſt das mittlere eines Dick-Taues, welches aus einer gewiſſen Anzahl Faden beſtehet, und über welches die übrigen Leinen geſchlagen werden. Nicht alle Taue aber haben dergleichen Herz.

Heu. Ein mittelmäßiger Hoch-Boord, in Engelland, Holland und Frankreich ſehr gebräuchlich. Die Holländer nennen es Heu, die Engelländer Hulk. Es hat einen flachen Boden, führet einen Gabel-Maſt, ein Mars und ein Stag-Seegel. ſiehe Hulk.

Hielen. Iſt die Bewegung des Schiffs, da das Hintertheil ſich ſenkt.

Hinter-Steeven. Iſt der Haupt-Ständer, hinten ſchief auf den Kiel gerichtet, der die ganze Bildung des Hintertheils beſtimmt. An demſelben iſt auch das Steuer angebracht, und gewiſſe Maaß-Abtheilungen in Fuß und Zollen gemacht, um zu ſehen wie tief das Fahrzeug gehe. Eben dergleichen findet ſich auch am Vor-Steeven.

Hoeſt. Iſt die Mauer eines Bollwerks am Ufer, dadurch die Heftigkeit der Schlag-Wellen aufgehalten wird. Man verſenket zu dem Ende große Felſen-Stücke oder Steine in die See, um einen Grund zu erhalten, wofern man nicht trocken arbeiten und Wehr-Dämme machen kann. Hierüber muß man die Nachrichten von

den Arbeiten an den neuen Russischen Hafen lesen, welche bewunderns werth sind, und den Genuesern alten und neuen Bauen nacheifern, sonsten Mole. Caligula versenkte ein berühmtes ägyptisches Last-Schiff in dem Hafen von Ostia zur Grund-Ecke des Mole.

Höhe. Dieses Wort hat eigentlich drey Bedeutungen, erstlich die Entfernung vom Lande; wir gelangten auf die Höhe. Zweytens bedeutet es die Erhöhung des Poles, der Sonne, eines Sterns ꝛc. über dem Horizont. Selbige wird durch einen Bogen gemessen. Man nimmt die Höhe der Sterne, aber den Pol ausgenommen in Meridian. Drittens bedeutet Höhe auch die Entfernung des Schiffes von dem Aequator, indem man dabey auf die Pol-Höhe zurück siehet, welche dem Abstand vom Aequator gleich ist. Man weiß, daß diese Höhe eben das sey, was Breite, und daß der Schiffer, wenn er sagt wir laviren drey Tage in der Höhe von fünf Grad, nichts anders sagen will, als wir laviren in den fünften Grad der Breite. Man nimmt die Höhe der Sonne oder der Sterne mit dem Astrolabium, mit dem Ringe, mit dem Quadranten und mit dem Halb-Zirkel. Man sehe die Art ihrer Verfertigung und Gebrauch unter den Artikeln.

Holm. In nordischen Städten der Platz, wo Schiffe gebauet werden; heißt auch an einigen Orten eine Insel, daher Bornholm ꝛc. Der Schiffs-Holm welcher gegen Osten von Stockholm lieget, darauf die Werfte und Admiralität befindlich ꝛc.

Holz-Bau. Da das ganze Gebäude des Schiffes von Holz ist, so ist die Kenntniß desselben, nach seinen Arten und erforderlichen Eigenschaften, so wohl vor den Zimmermann als den Schiffs-Officier unumgänglich nöthig. Man verwendet allerley Holz zu den Schiffs-Gebäuden, besonders aber das Eichene zu der äußern Verkleidung zu den Balken, Knie, Kiel, Vor- und Hinter-Steeven. Die Masten werden von Nadel-Holz gemacht, zu den innern Brettern und kleinen Theilen wird das Tannene sehr gut; zu den Bildhauer-Tischer und Dreher-Arbeiten, auch anderes weiches verbraucht.

Man hat einige Regeln hierüber in Acht zu nehmen. Man fället es, wenn die Blätter abgefallen, im Anfange des Winters.

ters. Alte abgestandene Bäume taugen zum Schiff-Bau so wenig als zu Häusern. Das Holz aus den gebirgigten Ländern ist besser als das aus niedrigem Boden. Harzigt Holz hält sich im Wasser gut, daher einige gutes Tannen-Holz und kieferne Planken noch dem Eichenen vorziehen wollen. Die krummen Holz-Stücke sind entweder von Natur so, oder sind durchs Feuer gebogen worden. Alles Holz muß trocken seyn weil es sich sonst wirft; der Saft muß ausgedunstet seyn. Man erhält es, ehe man es verbraucht, entweder wie die Italiener in See-Wasser, oder läßt es in der Luft, doch unter einem Dache austrocknen. Die See-Mächte wenden mehr oder weniger Sorgfalt auf diesen wichtigen Artikel an. Spanien hat die Biskayschen Forste, und kauft sehr viel aus Norden. Frankreich kauft Holz im Kirchen-Staate, hat selbst welches, und holt auch aus Norden. Rußland flösset die Eichen zum Schiff-Bau von Casan nach Petersburg. Man bauet hier auch viel von Tannen-Holz. Holland muß alles kaufen. Die Engelländer lassen in den königlichen Forsten fällen, sie kaufen aus Norden und Deutschland, so wie alle, besonders Bretter und Masten, und erhalten viel aus den Colonien. Spanien kauft den Engelländern vieles ab, so sie aus Norden holen. Es hat aber selbst, wie oben gesagt, dergleichen, und kann den Weg nach Norden finden und aus der ersten Hand kaufen. In Frankreich fängt man schon an auf die Corsischen Wälder zu rechnen. Es hiesse vor den Staat viel gewonnen, wenn es diese neue Besitzung so gut nutzen könnte. Es ist schon erwähnet, daß es ein großer Fehler sey, grünes und von seinem Saft nicht abgedünstetes Holz zum Bau anzuwenden. Die Römer, die Türken mögen von grünem gebauet haben oder nicht. Letztere begehen diesen Fehler gar oft, daher gerathen ihre Gebäude sehr schwer und schlecht. Jährlich gehen viel auf dem schwarzen Meere, weil sie sich nothwendig beym ersten Windstoß auf die Rheede werfen und keine Höhe zu halten wagen, zu Grunde. Man ließ vor einigen Jahren drey Kriegs-Schiffe des Sultans vom Stapel laufen, davon eines sogleich untergieng, als es in die See kam.

So geschickt sind die Bau-Meister, und sowohl wählen sie die Materialien.

Man sahe in Portsmuth nach dem letzten Frieden ein spanisch Kriegs-Schiff, so genommen war, es war von Cedern und Akajou-Holz erbauet.

Vegetius machet ein ganzes Capitel von der Fällung des Bau-Holzes; er sagt uns, daß man viel von Cypressen und Lerchen-Bäumen, auch aus Tannen gebauet habe, daß man nur vom funfzehnten Tage nach dem Neu-Mond, bis zum drey und zwanzigsten Holz fällen müsse, und daß dieses auch die Religion lehre, welche in den Tagen Ostern zu feyern befiehlet. Siehe Schiff-Bau-Holz.

Holz-Triften. Nennet man in Königsberg die Flöße, welche aus Litthauen und dem innern des Landes, selbst allda ankommen, und sowohl Schiff und Stab, als Bau- und Brenn-Holz liefern.

Hose. Meer-Hose. Ist ein Wirbel-Wind, der sich in einer dicken Wolke erzeiget, eine Säule gegen das Meer herunter läßt, in welcher der Wind eigentlich enthalten ist. Sie fähret drehend herunter bis auf die Wasser-Fläche. Das See-Wasser steigt in die Höhe, und fället wieder mit Geräusche herunter. Es pflegen starke Regen darauf zu folgen. Die Catholiken, sagt ein Autor, lesen dagegen das Evangelium Johannis, und die Protestanten beschlagen die Seegel. Das Schiff würde zu Grunde gehen, wenn das Wasser herein fiele.

Hospital-Schiff. Ist ein Schiff bey der Flotte, so dazu bestimmt ist, die Kranken und Verwundeten der Armee darauf zu legen. Bey zehen Schiffen rechnet eines dergleichen. Es ist mit allem Tackel-Werk, und dem, so zur Verpflegung der Kranken an Wund-Aerzten und Arzneyen gehörig, versehen. Die Verdecke müssen hoch genug seyn um die Betten hinzu stellen; die Stück-Pforten werden der frischen Luft wegen geöffnet, und das Kabel-Werk wird auf dem zweyten Verdeck handthieret. In denen Hafen der See-Mächte sind Hospitäler vor die kranken See-Leute erbauet. Die Engelländer nennen ihr prächtiges Invaliden-Haus vor die Matrosen so in Greenwich errichtet worden, Spital. Ich kann

kann nicht umhin eine Anekdote herzuschreiben. Die Lords der Admiralität untersuchten 1742 das Hospital von Greenwich, und jageten achthundert Leute heraus, die Kutscher, Lackayen und Kuppler der Finanziers gewesen waren.

Hourri. Indische Barken zu Waaren.

Hucker. Ein holländisches leichtes Fahrzeug mit rundem Boord, platten Boden, wie ein Heu bemastet, es hat ein Boegspritt und Unter Blinde, thut, da es zum Laviren sehr bequem ist, auf den Canälen in den Nieder-Landen gute Dienste, um mit gegenstehendem Winde schlagweise zu schiffen, wozu es auch von Erasm von Rotterdam erfunden seyn soll. Ein Hucker macht in einem Glase bis zwanzig Schläge auf dem Canale, die nicht über vier bis fünf Längen des Schiffes sind. Man hat Hucker von funfzig bis zweyhundert Tonnen. Die Holländer thun zuweilen mit Huckern bis in Indien Reisen, wobey sie nur mit fünf bis sechs Mann besetzt sind. Die Engelländer, welche diese Fahrzeuge ihres bequemen Wendens wegen lieben, nennen sie Hucken aus dem Niedersächsischen. Man sagt auch Heu.

Hütte. Das höchste auf des Schiffes Hintertheil über der Pflicht, allhier ist das Geländer über den Hütten; denn ihrer sind zwey auf gewissen Schiffen, wo ein Band angebracht worden; heißt auch die Companie.

J.

Jackuts, Koyer-Barken. Sind von Leder mit hölzernem Gerippe, sehr leicht, und dienen im Sommer längst des Vorgebirges dieses Namens und dem Flusse Lena zum Fischen.

Jäger Sind Gallioten Boote, so diesen Namen erhalten, wenn sie den Heerings-Buisen nachgeschickt werden, um die ersten frischen Heeringe abzuholen, welche sehr theuer verkauft werden.

Jagd. Heißt das Verfolgen der Schiffe, theils nach einem Gefecht, theils auch, wenn man ein Schiff herbey bringen, es

erbeuten oder Sprach damit halten will. Wenn zwey Schiffe in parallel Linien laufen, so werden sie sich niemals einholen, wenn aber eines gegen die Fahrt-Linie des andern wendet, und schief gegen dieselbe seegelt, so wird es das andere da einholen, wo sich die beyden Fahrt-Linien mit einander durchschneiden. Wenn das Jagdmachende dem andern vor Wind ist, und mit ihm einen Strich seegelt, so muß es, so viel möglich, auf dasselbe anseegeln. Denn da die Schiffe, wenn sie mehr vom Winde steuern geschwinder seegeln, so kann es das andere, ob es gleich in der Diagonale und folgends weiter zu laufen hat, doch einholen, und nach Beschaffenheit sich vor oder hinter dasselbe legen. Ein schwerer Fall aber ist, wenn das Jagdmachende Schiff unter Wind des verfolgten ist. Hier kann man verschiedene Fälle annehmen. Das Schiff, so vor Wind ist, seegelt einen Schlag, das Jagdmachende hält mit ihm einen Strich, und steuert in der Diagonal auf dasselbe zu; jemehr es letzteres thut, desto eher erreicht es das Gejagte. Ein Schiff fähret ferner mit dem, so es verfolget, parallel fort, leget alsdenn um, und seegelt mit breitem Wind darauf zu. Hiebey muß man merken, daß das Schiff zwar eher auf das Verfolgte steuern konnte, aber es würde Gefahr laufen, es in der Dunkelheit zu verlieren. Diese Arbeit wird, wenn das Schiff weit entfernt, wiederhohlet, so nähern sich die parallele Curse einander unvermerkt bis das Jagdmachende das Verfolgende abschneiden kann. Hiebey ist aber wohl zu bemerken, daß der Verfolger die Geschwindigkeit des andern bemerke, und darnach seine Zeit zum Umlegen abmesse.

Jagd-Stücke. Bug-Stücke. Sind Canonen, welche auf dem Vordertheil stehen, und beym Jagdmachen bequem gegen den voraus fliehenden Feind gebraucht werden. Ihr Gebrauch aber hält den Curs auf.

Jeel. Ein in Norwegen und Rußland gebräuchlicher Kahn, vorn und hinten in die Höhe geschweift, gondolirt.

Jmwat. Ein regelmäßiger Wind, welcher im Sommer täglich gegen Mittag aus der See in den

den Hafen von Smyrna herein, erſt ſanft und darauf ſtärker wehet, und ſich gegen Abend wieder legt.

Innhölzer. Sind die Hölzer, ſo an die Knie ſtoßen und den Bauch des Schiffes machen. Sie tragen die äußere Verkleidung, und werden nach dem Verhältniſſe des Gebäudes zwey bis drey Stücken zuſammen geſchurzt und mit Bark-Hölzer und Futter-Dielen verbunden.

Inſul. Ein vom Waſſer umfloſſenes Land überhaupt. Man konnte ſie vor Gebirge anſehen, deren Oberfläche über dem Waſſer, der Fuß aber noch bedeckt iſt. Man iſt gewohnt, nicht alle ſolche Länder Inſeln zu nennen, ſondern nur die, welche beträchtlich kleiner als andere Theile des feſten Landes ſind. Ich ſehe es nicht ein, wie man mit der logiſchen Strenge von dieſer Umgränzung des Waſſers Erklärungen geben könne. Man wird bald gegen den Sprach-Gebrauch, bald gegen ein Macht-Wort der Phyſiker verſtoßen. Mit jenen muß ich es halten, um allen verſtändlich zu ſeyn. Ich merke hiebey an, daß die Schiffer und See-Leute einig geworden, diejenigen Inſeln groß zu nennen, welche zehen Grad und noch mehr in der Oberfläche haben; daß ſie diejenigen, welche nicht bis an einen Grad reichen, kleine Inſeln heißen, und daß ſie die ſo darzwiſchen im Maaß ſtehen, mittelmäßig nennen. So gehöret Borneo zu den großen, Malta zu den kleinen; Corſika und Sardinien zu denen mittelmäßigen Inſeln. Wir nennen gewiſſe Gruppen kleiner Inſeln auch Cyländer, wenn gleich unter ſolchen große liegen. Andere dergleichen Klumpen nennt man Inſeln, wenn ſie gleich klein ſind. Die Erdbeſchreiber rechnen die an einem feſten Land gelegene zuweilen zu denſelben. Daher die ſpaniſchen, ſchottiſchen Inſeln. Andere haben ihre eigene Namen. Verſchiedene von denen, ſo in den indiſchen Gewäſſern liegen, ſind ſo glücklich, daß ſie zwey bis drey verſchiedene Benennungen erhalten, nachdem die Nationen, ſo zuerſt dahin geſchifft, es vor gut befunden. Die Inſeln von Falkland nennen die Franzoſen malouiniſche Inſeln. Die Inſeln Taita, welche Bougai ville in der Süd-See beſucht, nennte der Engelländer Wallace, ſo

vor ihm da gewesen St. George, Banks nennet sie Utasitti u. s. w. Man siehet hieraus, daß ein See-Mann nicht mit dem Unterricht der Erd-Beschreibung zufrieden seyn kann, letztere muß sich von ihm einhelfen lassen, doch aber Behutsamkeit dabey gebrauchen.

Journal. Der Schiffer hält eigentlich zwo Tage-Bücher, worinnen er aufzeichnet, was in seinem Schiffe täglich auch stündlich vorfället. Das erste ist in Platten getheilet, und darinnen trägt er wie in eine Liste ohne umständliche Erklärung ein. Seine Tabelle hat sechzehen Seiten, in der ersten stehet 1) der Tag des Jahres und Monats, 2) Beschaffenheit des Windes, 3) Weite die er gefahren, wie er sie schätzt, 4) Weite, wie er sie verbessert, 5) der geschätzte Strich, 6) der verbesserte, 7) geschätzte Breite, 8) beobachtete Breite, 9) geschätzte Länge, 10) verbesserte Länge, 11) Abweichung der Nadel u. s. w. Das Journal zeiget, 1) mit welchem Wind-Strich das Schiff, aus welchem Hafen es täglich gelaufen, 2) welchen Strich er auf seiner Fahrt halten sollen, 3) was vor Veränderungen, in welchem Glase geschehen, 4) was er vor Höhe genommen, wie 5) folglich die Breite gewesen, 6) welche Breite ihm das Besteck gegeben, 7) wie viel das Schiff in jeden Quartier geseegelt, 8) was das Besteck nach der Estime vor ein Längen-Grad gebe, und 9) was vor eine Länge er durch Beobachtungen, Rechnungen, Karten und Anzeigen gefunden. Das Tage-Buch bemerket ferner, alles merkwürdige, so da vorgefallen, Land, Sturm, Schiffe, besondere Zeichen und dergleichen. Der Nutzen dieser Tage-Bücher ist groß, man begreift, wie viel ein richtig geführtes einem andern Schiffer helfe, und daß viele dergleichen von ehrlichen und geschickten Schiffern geführte Tage-Bücher, denen so dieselbe See befahren, eine Art von Theorie hergeben können. Es ist zu begreifen, wenn man sagt, dieses oder jenes gefundene Journal habe zu Entdeckungen Gelegenheit gegeben. Die Tage-Bücher der Kriegs-Flotten, müssen besonders außer dem vorigen, auch das, was den Kriegs-Zug und den Feind betrifft bemerken. Ob man gleich diese Tage-Bücher in den

Reise-

Der Schifffahrt des franzöſiſchen der Inſel Isl

April 1758.	No.	Winde ſo geweht.	
Freytag.	1	N. ¼ N. O.	N.
Sonnabend.	2	N. S. O.	
Sonntag	3	N. ¼ N. O.	
Montag.	4		
Dienſtag.	5	N S. O. ¼ S.	
Mittwoch.	6	N. O. O.	
Donnerſtag.	7	N. ¼ N. W.	
Freytag.	8	N. ½ N. W. N. ¼ N. O	
Sonnabend.	9	S. W. ¾ W.	
Sonntag.	10	S. W. S. S. S. W.	
Montag.	11	S. ¼ S. W. S. ½ S	
Dienſtag.	12	S. S. S. W.	
Mittwoch.	13	S. ¼ S. W. S. ¼ S. O	
Donnerſtag.	14	S. ¼ S. W. S. O. ¼ S	
Freytag.	15	S. ¼ S. W. S. O. ¼ S	
Sonnabend.	16	S. S. O. W. S. W	
Sonntag.	17	S. ¼ S. W. S. W.	
Montag.	18	W. S. W.	
Dienſtag.	19	W. S. W.	
Mittwoch.	20	S.	
Donnerſtag.	21	O. S. O. S. O. ¼ S.	
Freytag.	22	S. O. S. O. ¼ S.	
Sonnabend.	23	S. ¼ S. O. S. O.	
Sonntag.	24	S. O. S. W.	
Montag.	25	S. O.	
Dienſtag.	26	O. S. O. S. O. ¼ S	
Mittwoch.	27	O. S. O. S. S. O.	
Donnerſtag.	28	O. N. O. O. S. O.	
Freytag.	29	S. O. O. S. O.	
Sonnabend.	30	S. O. O. S. O.	

Im April 500 Meilen.

II.

Auf der Galliote Fortuna von Lübeck, r

Datum.	Tag.	Wacht Jede von 4 Stunden.	Curs Geseegelt.	Cur Gesee	
1746. May.	8	Vormittagswacht.	West.	O. N.	acht,
		Nachmittagswacht.	W. S. W.	O. N.	inde
		Plattfuß.	S. W. zu W.	O. N.	Glo- O ſt
		Erſte Wacht.	S. W.	O. N.	ſtanz
		Zweyte Wacht.	S. W. zu W.	O. N.	von
		Tagwacht.	West.	O. N.	
	9	Vormittagswacht.	W. N. W.	N. O.	nenn
		Nachmittagswacht.	W.	O. N.	Weſt
		Plattfuß.	S. W.	O. N.	ham-
		Erſte Wacht.	W. zu N.	O. N.	om- rden.
		Zweyte Wacht.	W. N. W.	N. O.	n, ſo
		Tagwacht.	N. W.	O. N.	eſen.
	10	Vormittagswacht.	W.	N. O.	zu
		Nachmittagswacht.	W. N. W.	O. N.	
		Plattfuß.	S. W. zu S.	O. zu	inai- bey
		Erſte Wacht.	S.	O.	
		Zweyte Wacht.	S. zu W.	N. O.	zu
		Tagwacht.	S. W.	N. O.	zu
	11	Vormittagswacht.	S. S. W.	N. O.	ends zus ein
		Nachmittagswacht.	S.	N. O. ½	men.
		Plattfuß.	S.	N. O. ½	vor Meil
		Erſte Wacht.	S. O.	N. O. ½	, und
		Zweyte Wacht.	O. S. O.	O. N. O.	W.
		Tagwacht.	O. S. O.	N. O.	zu W.
	12	Vormittagswacht.	Süden.	N. W. ½	kom-

Nota. Man bemerkt, daß hier die Breite nich See.
Man ſiehet, daß dieſe Wache auf der Ok er 1
geliefert haben.

Reise-Beschreibungen, als etwas zu trockenes und unnützes verwerfen wollen, so geben sie doch den Grund zu Beschreibung der See-Reisen und Kriegs-Operationen her, und helfen den Schiffer und Admiral ausbilden. Sie zeigen jenem, in der See bestimmt, die Gefahren und die Bequemlichkeit in Curs, und führen ihn wie ein Lotse. Nur neulich haben wir eine solche Arbeit von dem von Kerguelen, französischen Commandeur einer königlichen Fregatte erhalten. Er beschreibt die Fahrten bey Island und Grönland, die Rheede von Bergen, und die See-Strecke da herum schiffmannisch und geographisch. Dieses sein Tage-Buch wird denen zu tausend dahin fahrenden Fischern große Dienste leisten. Man hat des D. Pernetty Tage-Buch von der Reise nach den Malouinischen Inseln.

Jungfern. Sind runde Blocke, wie Rollen gemacht. Durch dieselbe sind Löcher gebohrt und Seile gezogen, vermittelst, welcher man ein Tau anziehet, die Wände werden dadurch gespannet. Diese Jungfern sind an der Ruh feste.

K.

Kaabelaring. Ist ein starkes Tau, welches an den Anker-Kabel befestiget, da es selbst in den Spill oder Trümmel läuft, dieses Kabel an und den Anker heraus ziehet. Denn der Kabel-Tau kann wegen seiner Dicke nicht selbst um die Welle des Spills laufen.

Kaagh. Ein holländischer Hoch-Boord mit einem Mast Balestan am Seegel, Stag-Seegel, Schwerd ohne Mars und Wand, sieben und vierzig Fuß lang, und beseegelt, wie die Schmacke.

Kaai, siehe Bühne.

Kaardeel-Knecht, siehe Stand-Block.

Kaay, siehe Bau-Schälung, Laden-Brücke.

Kabel, siehe Tau.

Kabel-Gat. Ist der Ort im Raum des Schiffs gegen das Vordertheil, wo die Kabel und Tauen aufbehalten werden, hier ist ein Gefecht der Commissarius-Berg.

Kabestan. Spill. Ist ein Werkzeug, welches auf dem Schiffe von großen Gebrauch ist. Eine Winde. Es bestehet in einer senkrechten cylindrischen Axe, die sich auf einem Drehpunkte beweget. Durch diese Axe werden Gewicht-Stangen von zehen bis zwölf Fuß gestecket, welche dazu dienen, die Axe umzudrehen, indem die Matrosen, deren zuweilen hundert und zehen bis hundert und zwanzig zugleich arbeiten, sie mit dem Leibe von sich stoßen. Um den obern Theil der Axe, werden die Seile, Tauen und Kabeln gewickelt, welche man dadurch verkürzt. Es ist leicht zu begreifen, wie diese Winde beym Anker-Einnehmen, Seegel-Wenden, Ein- und Ausladen, Bugsiren und Einwinden wirke. Ein großes Schiff hat zwey Spillen, eine dienet zum Handhaben der Mars-Seegel und dergleichen, die andere größere aber, vornehmlich zum Anker-Aufwinden. An dieser an sich einfachen Maschine, findet die Mechanik vieles auszusetzen. Das öftere neue Anbinden der Seile, das Anschlagen des Winde-Seils, Kabelarins, so sich um den Cylinder dreyet, da es das dicke Kabel nicht kann, hält sehr lange auf. Diese und andere Maschinen von der Art haben einen Aufhalt, welche den gegenseitigen Rücklauf der Wellen hindern, wann die Matrosen anhalten.

Wir haben über diese Materie nur neulich Preiß-Schriften aus der Akademie von Paris gesehen, welche den Kabestan zu Erfüllung der Aufgaben verbesserten. Die besten in ihrer Art aber haben unzureichend geschienen; es wird noch ferner daran gearbeitet. Auf kleinern Schiffen ist ein Horizontal-Spill, Trümmel, denn dieses ist gleichbedeutend; man sehe auch Brat-Spieß.

Kabestan. An den schicken, vor den Spill strafen. Hieher werden bey den Franzosen, die so etwas verbrochen, hingeschickt. Die Soldaten, welche von ihrer Wacht, vor der Ablösung gegangen, müssen zwey Stunden auf der Stange mit zwey Canon-Kugeln an den Füßen reiten. Die Strafen geschehen bey den Holländern am großen Mast.

Kahn. Zuerst verstehet man darunter ein kleines Fahrzeug aus einem Baum gehauen. Nachen auf den Teichen und Flüssen,

Digitized by Google

sen, und dergleichen. Ferner heißt man ein mittelmäßiges Fahrzeug mit einem Mast so, es ist flach, niederboordig und ohne Decke, außer am Vordertheil, wo es eine Hütte hat. Man hat sie auf der Oder, Elbe, Weser, Havel, Spree ꝛc. Das Steuer ist ein gewöhnliches hinten lang hervorragendes Ruder, sie werden bey Mangel des Windes gezogen oder getreidlet, und in flachem Wasser auch mit Staaken fortgestoßen.

Kahn. Weidling. Ist ein kleines Fahrzeug ohne Seegel und Mast, so durch zwey Personen regieret wird, es hat sehr verschiedene Namen in andern Sprachen. Die Grönländer und Lappen haben mit Seehund-Fellen bekleidete Kahne.

Kalfaterung. Ist die Arbeit des Dichtmachens an einem Schiffe, da man alle Löcher mit Werk, Mooß u. d. gl. verstopft, sie mit Talch, Pech und Schiff-Theer überziehet, die Ritzen zwischen den Boord-Planken mit getheertem Werk ausschläget, und dadurch die Wasser-Wege versperret. Der Mooß ist gut zwischen die Bretter-Fugen zu legen. Das Werk tauget in die Fugen von Stücken. Man leget auch mit gutem Erfolge, dickes graues oder Lösch-Papier in die Oeffnungen.

Auf großen Schiffen ist ein Mann, der Kalfatorer, auf der Galeere aber Califfato heißt, allein dazu bestimmt, diese Arbeit verrichten zu lassen, und auf das Fehlerhafte, in dieser Rücksicht, Acht zu haben. Er besichtiget das Schiff des Morgens und des Abends täglich, und sorget, daß alle Wasser-Ritze verstopft und der Boord rein gehalten werde. Besonders hat er auf den Vorder-Steeven und Krumhölzer am Gallion Acht, wo die Schiffe leicht Leck werden. Bey Gefechten, hat er verschiedene mit Schilf, Werk umwickelte Bley-Platten nach der verschiedenen Kugel-Durchschlag fertig, um die Löcher sogleich vollzuschlagen. Dieses thut er auf beyden Seiten, sowohl von innen im Schiffe als von draußen in der See. Ich muß eine Methode der Calfaterer, die Löcher zu verstopfen, anführen, wenn man eines wahrnimmt, und nicht eigentlich weiß, wo es ist. Man nimmt ein Seegel, heftet Werk darauf, und streuet Asche darüber, um es etwas zu beschweren. So zubereitet ziehet man

es

es längst dem Schiffe im Wasser am Kiel fort, bis es gegen die Oeffnung über kommt, wo das Wasser, dem man hindern will, eindringt. Dieses stößt an das Seegel-Tuch, so man an denselben wahrnehmen kann, indem es ein Zittern und kleines Geräusch verursachet. Die Franzosen sagen, larder la Bonnete.

Die Schriftsteller sagen, die Römer hätten ihre Schiffe mit Wachs übermalet, wenn anders Cera, sonst nichts als Wachs bedeutet. Man hat verschiedene Recepte zu Schiff-Theer gegeben, dadurch man die Würmer hindern wollen, die Bordierung zu zernagen, davon einige Probe gehalten. (siehe Schiff-Pech und Spalme.)

Kameel. Heißt auch Wasser-Schiff. Es ist eine Maschine, die schwer beladenen Schiffe in die Höhe zu heben; sie bestehet aus zweyen platten Fahrzeugen, die in sich viel Wasser halten können, aber selbst nicht tief untertauchen. Es werden Seile in der ganzen Breite der Fahrzeuge von einem Wasser-Schiff zum andern gezogen. Hierauf fahren diese Kasten so, daß einer auf jeder Seite des Schiffes zu stehen kommt. Man windet die jetzt unter dem Kiel des Schiffes hingehende Seile auf den Kasten an, sie legen sich folgends auf beyden Seiten dicht an das Schiff; alsdenn wird das Wasser aus den Kasten gepumpt, und diese steigen hierauf, erheben das zwischen ihnen befestigte Schiff so, daß es über seichte Stellen gehen kann. So werden in Amsterdam beladene Schiffe über den Pompus, und die in Petersburg gebaueten nach Cronstadt gebracht.

Kammer. Ist ein in dem untersten eines Schiffes abgeschlagenes Behältniß, wo Pulver, Zwieback oder auch Käse, wie bey den Holländern verwahret werden.

Kanal. So heißt man einige schmale Wasser zwischen zween Rheeden, da man andere eben dergleichen schmale Fuhrten, Meer-Engen zu nennen gewohnt ist. Der Messiner sagt, ill Kanale, die Meer-Engen, so man sonst Faro di Messina heißt, zu bezeichnen. Man sagt, der Kanal von Dowres, von Brittannien, wenn man das zwischen Frankreich und den Engelländischen Küsten befindliche Wasser andeuten will.

Man

Man setzt wöchentlich zweymal mit einem Packet-Boot von Calais in der Pickardie nach Dowres in England über. Man nennet Kanal des schwarzen Meeres das schmale Wasser bey Constantinopel, und saget dagegen die Meer-Enge von Gibraltar, Straße von Balbel, Mandel zwischen Asien und Afrika. Die Meer-Enge von Bahama. Alles kommt auf den Sprach-Gebrauch an. Man nennet Kanal auch ein durch die Kunst gemachtes Bette eines fließenden Wassers. Man hat dergleichen zu Beförderung der Handlung, und der Vereinigung der schiffbaren Meere ausgegraben. Die Welschen nennen sie Navigli.

Wenn die Anekdote wahr ist, welche man von dem Rath von Castilien erzählet, daß er den Holländern, die den Manianares und Tago zu vereinigen, und dadurch die Schifffahrt von Madrit bis Lissabon eröffnen wollten, nach reifer Ueberlegung geantwortet haben soll: daß wenn es Gott beliebte, daß dieses so seyn sollte, hätte er es nicht denen Menschen zu besorgen überlassen, und es sey sündlich, Anstalten vorzunehmen, welche den Absichten des Schöpfers zuwider wären, so kann man sich jetzt versichert solcher Weisheit nicht mehr befürchten. Man ist von ihrer Nutzbarkeit vollkommen überzeugt, und die Staaten haben unendliche Kosten darauf verwandt. Dergleigleichen ist der Kanal von Langwedock, der das mittelländische und atlandische Meer auf gewisse Art vereinigt, so wie die Kanäle von Brugge und Antwerpen, der von Briare ꝛc. Der Rußische von Ladoga ist von gleicher Erheblichkeit.

Um den Nutzen und die Wirkung der Kanale auf die Schifffahrt in ein paar Beyspielen zu zeigen, merke ich an, daß man vermittelst eines Kanals aus der Ost-See in das caspische Meer schiffen kann, nämlich aus dem finnischen Meer-Busen auf der Newa in den See Ladoga, aus diesem durch den Fluß Wolchow in die Ilmen-See, aus dieser durch den Fluß Mista, und dem Kanale bey Wyschney Wolotschock, und die Twerza in die Wolga, welche in das caspische Meer führet.

Neuer ist die Veranstaltung in Schweden von Stockholm

aus

aus in die West-See zu gelangen, ohne die Belte zu berühren. Man schiffet über den Mähler-See, den Fluß und Kanal von Arboga in den See Hielman nach Orebro, alsdenn in den Wener-See, und aus diesem in die gothische Elbe. Man hat auf dem großen Wasserfall gemeiniglich Tralhetta genannt, durch vier große Schleußen, die Schifffahrt befördert. Ich finde aber, daß diese große Arbeit noch nicht zu Stande gebracht worden, sondern vielmehr, daß der Reichs-Tag 1770 einem Genueser das Lotto von Genua auf zwölf Jahre, unter der Bedingung erlaubet, daß er jährlich funfzigtausend Rthlr. zum Behuf dieses Baues geben soll.

Andere Kanale dienen nicht eben zwey Meere zu verbinden, sie hängen aber Land-Seen und Flüsse zusammen, und befördern dadurch nicht nur den Vertrieb der Waaren, sondern thun auch in Feldzügen vortreffliche Dienste, wenn auf selbigen die Zufuhre erleichtert, und zuweilen nicht nur die Lebensmittel und Futter auf den schiffbaren durch solche Kanale verbundenen Strömen, sondern auch Geschütz und Truppen bequem fortgeschaffet werden können. Denen Schiffs-Werften bringen diese Kanale auch nicht geringen Vortheil, wenn darauf das Holz von den entlegenen Provinzen herzu geschaffet werden kann. Man hat noch Spuren von dem Graben Trajans, welcher bey Peterwaradein anfing, durch Moldau und Wallachey durch, bey dem Dorf Trajan in den Pruht, und denn gehet er im Budschack bey Kanschemir noch über zwölf Ellen tief.

Unter denen häufigen Projekten zu dergleichen vortheilhaften Durchschnitten ist das von dem Kaiser Carl dem Großen besonders merkwürdig. Er wollte den Rhein und die Donau zusammen ziehen, dadurch denn die Nord-See mit dem schwarzen, folgends auch mittelländischen zusammen gezogen wäre. Man sieht noch die Merkmaale dieser angefangenen Arbeit unter dem Namen Graben in der Grafschaft Oettingen. Aber die Saracenen fielen um die Zeit in Gallien ein, die Sachsen empöreten sich, das Werk gerieht ins Stecken. Die Gegend, wo man ihn durchschlagen wollte, war überdem morastig, man getrauete sich nicht

nicht die Ufer feſt zu machen. Der Anſchlag war einen zweytauſend Schritt langen und dreyhundert breiten Graben, zwiſchen den Flüſſen Altmühl und der Recknütz zu graben. Der erſte fällt in die Donau, der zweyte in den Mayn, und ſo würden die beyden Flüſſe zuſammen gegraben ſeyn. Seine Bau-Meiſter müſſen die Arbeit nicht verſtanden haben. Wallenſtein wollte die Fahrt von Lübeck nach Hamburg vermittelſt der Trave öffnen. Man die Donau mit der Cider durch Tay zuſammen leiten wollen.

Kleinere Arbeiten von dieſer Art haben wir in den Niederlanden, in Frankreich, den von Calais, Briare, Orleons, in Preußen, die neue Gilge, der Friedrichs-Graben, der Johannesburger-Kanal, in der Mark den Plauiſchen. Er verknüpft die Fahrt von Berlin nach Magdeburg. Der Friedrich Wilhelm Graben, vereinigt die Oder mit der Spree, ein anderer hängt die Havel und Oder zuſammen, und den neuen Oder-Kanal, die von großen Nutzen ſind, und durch ihr Beyſpiel die Regierungen anfriſchen können, mehrere dergleichen zu unternehmen, die fertigen ſorgfältig unterhalten, und ſich von Hinderniſſen nicht leicht abſchrecken zu laſſen.

Kanal von Arboga vereinigt den Hielmer- und Mälar-See in Schweden.

Kanal von Briare, in der Provinz Orleans, wodurch die Loire und der Fluß le Loing' zuſammen hängen.

Kanal von Briſtol, iſt eigentlich ein nach dieſem Orte benannter Meerbuſen.

Kanal von Brügge, der Alte, iſt eigentlich der Fluß Liewe, zum Damme von Gent.

Kanal von Finau, oder Finaw, vereinigt die Havel und die Oder. Bey Liebenwalde in der Havel nimmt er ſeinen Anfang und kommt bey Nieder-Finaw in die Oder. Er iſt 1746 eröffnet worden.

Kanal von Gent, oder neuer von Brügge, gehet zwiſchen beyden Oertern und hänget mit andern bis Oſtende zuſammen.

Kanal von St. George. Iſt das irrländiſche Meer zwiſchen dieſer Inſel und Engelland.

Kanal von Languedock. Paul Riquet hat ihn unter Ludwig des vierzehnten Regierung im Jahre 1680 eröffnet. Die Abſicht dabey war die beyden

Meere,

Meere, welche Frankreich anspühlen, zusammen zu hängen, und zwar hauptsächlich so, daß auch die Kriegs-Schiffe, oder wenigstens Galeeren, aus dem mittelländischen Meere in das atlantische kommen konnten. Dieses große und kostbare hat zwar den Zweck nicht völlig erfüllet. Die Gemeinschaft beyder Meere ist nur von Kaufahrern eröffnet. Dennoch ist sein Nutzen den großen Arbeiten, Erfindungen und Kosten angemessen. Der Kanal hebt aus dem See Thau bey Sette an, und hängt sich folgends an das mittelländische Meer, geht durch die Flüsse Crant, Orb und Trasqvel, und wird unter Toulouse eine Viertheil Meile davon in die Garonne geleitet. Er ist vierzig franz. Meilen lang, durchgängig sechs Fuß tief und vier und zwanzig Klaftern breit.

Kanal von Mosambicke. Ist die Meer-Enge, welche Madagaskar von Afrika scheidet, den Schiffern ein furchtbares Gewässer.

Kanal von Plauen, vereinigt die Elbe mit der Havel, ward 1745 fertig; er hebt im Magdeburgischen bey Parey aus der Elbe an, durchschneidet die Ihre und Streune, und fällt bey Plauen in der Mittel-Mark in die Havel; er ist vier und eine halbe Meile lang, und an verschiedenen Orten funfzig Fuß breit, sonst aber weniger.

Kanal machen. Man könnte dieses Wort gebrauchen; die Galeeren nennen Far-Canale, wenn sie sich vom Ufer so weit entfernen, daß sie es nicht mehr sehen, oder wenn sie queer über eine See-Strecke, Bucht u. s. w. hinfahren.

Kanone. Die Canonen deren man sich auf den Schiffen bedienet, sind kürzer als die Land-Stücke, sie sind dicke von Metall, von schwererm Gut, und großem Caliber, weil man Ketten- und Stangen-Kugeln einladet. Man thut gewisser Schiff-Canonen Erwehnung, mit welchen man Bomben wie Kugeln schießt, sind dieses nicht Haubitzen? Man muß die Schiff-Stücke, wegen des Raumes kürzer machen, sie liegen auf Schiff-Lavetten, (siehe Lavette), auf den Verdecken, auf dem Pflicht und denen Hütten, die größten gegen die Ende des Verdecks hinter der großen Wand und bey der Constabel-Kammer, die kleinern in der

Mitte,

Mitte, und die schwersten gemeiniglich in der untern Lage. Sie werden mit starken Tauen, Brooks genannt, gegen die Stück-Pforten befestiget, so daß sie zwar ihren Rücklauf behalten, selbiger aber doch vermindert wird. Eben dergleichen Taue dienen dazu, sie wieder auf ihre Stelle zu bringen. Man erzählet von der Erfindung eines gewissen Darcons, der die Canonen in einem Schiffe in Tau so aufhängen wollte, daß sie das Ziel wieder treffen, wenn sie einmal gerichtet worden. Man führet sowohl eiserne als metallene Stücke, wie es Gebrauch und Umstände geben. Die französischen Reglements haben vor jede Gattung Schiffe des Reiches hierüber Regeln angegeben. Das zu starke Caliber hat sich auch hier, so wie bey der Land-Artillerie verdächtig gemacht. In Frankreich sind die schwersten Schiff-Stücke sechs und dreyßig bis acht und vierzig Pfünder. Ordentlich ragen die Canons-Mündungen durch die Stück-Pforten. Von obern Verdeck und den Hütten schießt man über Boord, oder man stellet auch ein Stück längst dem Boorde.

Nachdem die Venetianer die Canonen zuerst im Schiff-Gefechte gegen die Genueser, wie man insgemein angiebt, im Jahre 1383 gebraucht, so kommt bey Gefechten das meiste auf sie an. Diese Epoche ist inzwischen noch zweifelhaft. Wenn sonst alles gleich wäre, sollte das Schiff, so die meisten führet, auch das stärkste seyn. Aber hier ist, wie in allen Erfindungen und Werkzeugen eine Gränze, über die man nicht, ohne im andern zu fehlen, gehen darf. Es ist ausgemacht, daß ein Schiff mit Canonen überschwert werden kann, daß es weder seegelt noch gut steuert, und daß man verschiedenen dadurch geholfen, wenn man ihnen entweder leichtere oder weniger Canonen gegeben. Eine große Kugel macht in der Verkleidung des Boord ein größer Loch, und richtet am Masten und Raam eine große Verwüstung an, daher sind zwey und dreyßig Pfündige Kugeln gefährlicher als kleinere. Man hat in englischen Schiffen dieses zum größten Caliber angenommen, und sie leichter als gewöhnlich gegossen. Der Herr Robins, der wegen seiner scharfsichtigen Versuche und klugen

Beurtheilung, indem was das Geschütz betrifft, überall bekannt ist, schlägt vor, alle Stücke, und der Schiffe ihre vornehmlich, von größerm Caliber und leichter zu gießen. Er giebt nach Maßgebung der in der Probe bestätigten zwey und dreyßig Pfünder an, man solle sie in der Verhältniß gießen, daß auf jedes Pfund Kugel zweyhundert und sechs und zwanzig Pfund Metall gerechnet werde. Er giebt ihnen aber auch schwächere Ladung, ein Viertheil oder ein Fünftel der Kugel, hierdurch gewinnet er eine große Menge Metall, und kann große Löcher ins feindliche Schiff bohren. Seine zwölf Pfünder werden nicht schwerer als die jetzigen von neun Pfund, sie sind kürzer, nehmen also bey geschlossener Pforte nicht so viel Raum ein, ragen nicht so weit hervor; wenn gefeuert wird, laufen sie nicht so weit zurück, und erhitzen sich nicht so stark. In Ansehung des in die Weite Schießens ist zu bemerken, daß er es mit Erfahrungen und Gründen erwiesen, daß die größere durch eine stärkere Ladung der Kugel gegebene Geschwindigkeit, nicht so viel die Schuß-Weite vermehre, als man zu glauben gewohnt ist, und daß noch dazu die Verminderung der Geschwindigkeit durch den Widerstand der Luft und der Abweichung vom Wege bey Kugeln von größeren Caliber nicht so groß als bey kleinern sey.

Man übet die Canonier fleissig, und man fordert von den Geschützkundigen zur See auch noch, daß sie die Schüsse unter Wasser, mit welchem man dem Feinde so gerne aufzuwarten pfleget, zu schätzen wissen, (siehe Constapel). In Betracht des Verhältnisses der Canonen-Schwere auf die Wasser-Tiefe des Schiffes fallen nicht selten Fehler vor. Man bohret ein Fahrzeug auf mehr Canonen, als dasselbe tragen kann, daher kann es alsdenn weder seegeln noch seine Stück-Pforten öffnen. Aus dem Beyspiel der Fregatte Boudeuse, in welche der Herr von Bougainville statt der aufgebrachten zwölf Pfünder des ersten Verdecks acht Pfünder nehmen mußte, lernte ich, daß man hierüber in der Schiff-Bau-Kunst der Antackelung und Ausrüstung nicht eine gehörig festgesetzte Theorie habe. Ich

muß

muß noch anmerken, daß man es in den Geschichten ganz deutlich angemerkt findet, daß die Canonen zugleich nebst den Balisten auf den Schiffen gebraucht worden, wie man unter andern von der spanischen Flotte, so mit den Engelländern 1372 schlug, findet. Sie hatten Canonen, aber auch Balisten und anderes Wurf-Zeug auf sich, mit welchen sie Eisen-Stäbe und große Steine warfen. Man siehet also, daß es nicht gar zu sicher sey, nach zu sagen, daß die Venetianer gegen die Genueser 1383 den ersten Gebrauch davon gemacht, und sollte man auch, wie billig, annehmen, daß die Stücke von 1372 lange nicht so groß als die heutigen gewesen.

Kanons der Galeere. Sind 1) Canone di Corsia, Kooker-Stücke, die mittlere metallene große halbe Carthaune. Sie lauft, wenn abgefeuert wird, bis an den Haupt-Mast auf den Kooker zurück, wird allda geladen, und vermittelst der Taue über zwo Rollen wieder auf ihre Stelle gezogen. Sie stehet allda frey, und muß auch so gerichtet werden. Man braucht billig die Vorsicht, einen starken Stroh oder Woll-Sack gegen den großen Mast zu legen, damit der Stoß nicht zu heftig werde, und dem ganzen Gebäude Schaden thue. Die andern Canonen deren zwey bis drey dieser großen zur Seiten stehen, müssen auf dem Schnabel frey geladen werden. Ich glaube, daß man vor sie zuerst die Patronen erdacht habe. Die Canonen auf dem Vordertheil der Galeasse sind alle beweglich und werden geladen vorgerückt.

Kantamirons. Sind mit zwey bis drey durch Stricke zusammen gebundene Kähnchen auf Caromandel. Zum Fischen beschickte Flöße der Schwarzen.

Kantschibasse. Ein kleines schmales Ruder-Schiff auf türkische Art, in welchem achtzig Mann mit einem Monat Provision fahren. Dergleichen waren 1743 bey denen Russen gegen die Schweden in der See. Alle Ruderer sind Soldaten und haben ihr Gewehr bey sich, (siehe Brigantine).

Kap. Vorgebirge, mehr brauche ich nicht zu sagen, (siehe Vorgebirge).

Kaper. Commißfahrer. Heißen Schiffe, welche von Privat-Personen zum Kriege ausgerüstet worden. Sie sowohl,

als die auf demselben befindlichen Matrosen und Soldaten heißen auch Armateurs. Alle dergleichen Schiff-Rüstungen geschehen mit Erlaubniß der Landes-Regierung, welche die Caper in Commission nimmt, das ist, ihnen die Erlaubniß ertheilet, gegen die feindliche Schiffe auszulaufen und sie wegzunehmen. Ohne solchen Paß würde das Schiff als ein Corsare, Frey-Beuter oder See-Räuber angesehen werden. Die Mächte sind mit solchen Pässen nicht geizig, und Frankreich hat in allen See-Kriegen sehr großen Nutzen von seinen Armateurs gezogen, welche bey der Ueberlegenheit des Feindes durch Kriegs-Schiffe, doch die Kauffahrer und Fischer auf des Feindes Küsten beunruhigten.

Ein Kaufmann zu Marseille de Roux, bewaffnete vierzehn Schiffe gegen die Engelländer, und kündigte ihnen den Krieg an, davor ward er zum Markus- und St. Michaels-Ritter ernennt. Den Namen Corsaren aber giebt man insgemein denen See-Räubern der Barbarey und den Dulcignotten, jedoch vielleicht unrecht, denn beyde haben eben, wie die Caper von St. Malo oder Dünkerken, die Erlaubniß, von ihrer Landes-Regierung zu armiren.

Eine Art Freybeuter, die zu Kriegs-Zeiten in Commission genommen werden, und in den französischen Inseln sind, heißen Flibustier.

Viele derselben ernähren sich im Frieden auch von Meer-Schäumen. Die indischen Seen sind selten ohne solche Räuber. Wir erinnern uns auch des Angria den der Admiral Watson überwand. Er hatte sich einen festen Sitz gemacht, von da aus er mit allen schwächeren Krieg führete, und folglich einen Staat von See-Räubern gebildet hatte. Die Corsaren der Barbarey haben mit gewissen Europäern Friede und achten ihre Flagge. Die Mittel deren sich diese bedienen, solche freundschaftlich zu erhalten, und dagegen diese dem Kauffahrer fürchterliche Caper gegen andere zu reizen, sind nicht unbekannt. Sie haben im letzten Kriege den Türken gegen Rußland nichts zu helfen gethan. Denn da sie wie wir leicht einsehen, die großen Schiffe vermeiden, und lieber Kauffahrer oder kleine Fahrzeuge angreifen, so finden sie

ihren Vortheil im Entern, dadurch Schiff und Waaren erhalten, und erbeutet wird. Ihr Krieg ist folgends von ganz anderer Art als der Kriegs-Schiffe ihrer, die nur selten zum Entern kommen, es oft nicht suchen, wenn sie gleich kaum einen halben Pistolen-Schuß von einander sind, auch nicht genommen werden, als bis durch das Feuer an Masten oder Tau-Werk, ein so großer Schaden geschehen, daß man nicht mehr steuern kann, und die Seegel streichet.

Der merkwürdigste Caper in unsern Seen, ist der berühmte Prinz Robert von der Pfalz. Die Flotte war dem Hause Stuart treu geblieben; nahm den ihr von Parlament geschickten Admiral nicht an, sondern machte den Herzog von York dazu. Dieser hatte eine Flotte von zwanzig Seegeln. Der Herzog übergab 1649 sie an den Prinzen von der Pfalz, welcher zu größern Unternehmungen zu schwach sich aufs Capern legte, und denen Parlaments-Anhängern vielen Schaden und Kosten verursachte. Er hielt sich auf diese Weise einige Zeit in der mittelländischen See, ward endlich von der Parlaments-Flotte verfolgt, zerfiel mit den Spaniern, wurde in Spanien getrieben, und erschien auf einmal wieder in See.

Im Jahre 1652 mußte er endlich seine letzten drey bis vier Fahrzeuge in Frankreich verkaufen, um seine Leute zu bezahlen.

Kapitain. Ist die Benennung des ersten Officier auf einem Kriegs-Schiffe. Aus Misbrauch läßt sich fast jeder, der ein See-Schiff führet, Capitain heißen, wenn er gleich eigentlich nur ein Schiffer oder Eigenthümer des Fahrzeuges ist, so er fähret. Nach engl. schem Gebrauch, kann keiner vor einen königlichen Capitain genommen werden, wenn er nicht wenigstens ein Schiff von zwanzig Canonen allein commandirt hat. Ein Capitain ist es bey den Holländern entweder auf Zeit Lebens oder nur auf eine Zeit lang; im letzten Falle heißt er Commandeur. Bey denen Engelländern heißt es, der König habe dem oder jenem das Schiff in Commission gegeben. Eine gewisse Anzahl stehen allemal auf dem Schiff-Staate. Der Capitain besorget alles auf dem Schiffe über-

haupt, und läßt die übrigen ihre Verrichtungen thun. In guten See-Diensten dienet man von unten auf, ehe man zu dieser wichtigen Stelle gelanget, dadurch erhält der Officier alle Kenntniß, deren Umfang gewiß weitläuftig ist. Er muß seines Schiffes Feuer zu richten und die taktischen Bewegungen auszuüben verstehen. Er muß im Gefechte den Feind anzugreifen, sein Geschütz gehörig zu gebrauchen, dem Antreiben auszuweichen, oder sich anzulegen verstehen. Es ist mit gewissen Nachdenken einzusehen, wie wohl er das Steuer und den Gebrauch der Seegel bey allen den Manövren inne haben, und daß er bis auf das weitläuftigste Detail darinnen gehen müsse. Daß die Uebung hierbey aber die beste Schule sey, ist ohnstreitig. Es sind Admirale in denen Jahrbüchern der Helden aufgezeichnet, welche von den geringsten Stellen, wo sie ihre Kunst in der Ausübung gelernet hatten, durch Fleiß und Geschicklichkeit herauf gestiegen. Der Capitain ist auf seinem Schiffe, wie ein Gouverneur in einer Festung anzusehen, er hat eine weitläuftige Gerichtsbarkeit, trägt die Verbrechen vor sein Schiff-Gerichte das aus den Officieren bestehet, und läßt das Urtheil vollziehen. Dieses versteht sich, so lange er alleine seegelt, ist er aber in der Flotte, so hänget er vom ersten Flaggen-Officier ab. Er muß den Unterhalt der Truppen besorgen, und von dem erhaltenen Vorrath Rechnung ablegen, oder seine Maadschaft vor ein gewisses vom Staate auf jeden Mann empfangenes Geld unterhalten. In guten See-Diensten wird denen Capitains aufgegeben, ihre Schiffe nicht ohne Noth in fremden Ländern zu versorgen, damit das Geld im Lande bleibe. Zu jeder Baak oder Cammeradschaft theilet er die Leute so ein, wie sie sich zum besten vertragen. Er besetzt alle niedere Bedienungen auf seinem Schiffe, außer den Lieutenant, Schiff-Schreiber und die Officier der Soldaten. Es sind öfters auf einem Schiffe mehrere Capitaine, davon aber nur der älteste die eigentlichen Dienste thut, der zweyte und die folgenden stehen unter ihm. Auf den großen Flaggen-Schiffen befindet sich immer ein Commandier-Capitain, welcher die Führ-

rung des Schiffes beſorget, da der Admiral mit dem ganzen ſeiner Abtheilung zu thun hat. Es wäre zu weitläuftig, wenn ich alle ſeine Verrichtungen beſchreiben ſollte. Alles iſt ausgedruckt, wenn man ſaget, er allein ſey Ober-Befehlshaber; von ihm hange alles in der Policey, Fahrt, Gefecht und Erhaltung des Schiffes ab. Daß er ein herzhafter und erfahrner Mann ſeyn; daß er die Ehre der Flaggen zu behaupten, bey Gefechten alles mögliche thun müſſe, ſo von ihm abhängt, iſt eine billige Forderung. Er machet ſeine Anſtalten zum Gefechte, ehe er übereilet wird; läßt beſtändig eine Schildwacht auf dem Mars Acht haben; er beobachtet die Signale ſeines Flagmannes genau, und befolget die gegebenen Befehle augenblicklich. Sein Poſten im Gefechte iſt auf dem höchſten im Hintertheile, um alles überſehen zu können, was auf dem Schiffe vorgeht.

Nur noch eine Anmerkung. In dem Artikels-Brief heißt es, der Capitain ſoll ſein Schiff nicht dem Feinde geben, lieber ſtranden oder in die Luft ſprengen. Es hat verſchiedene Leute gegeben, die es gethan. Zum Beyſpiel ein Capitain von Löſchers Eskadre auf dem Peipus in Dienſten Carls des XII. Er war vom Admiral hervorgeſchickt worden, die Ruſſen zu obſerviren, dieſe fielen ihm mit Schaluppen und Ruder-Schiffen in der Windſtille auf den Hals. Er wehrete ſich zwey Stunden, und nachdem er eine gute Menge Ruſſen am Boord hatte, ſprengte er ſich in die Luft. Andere haben mit dem entſchloſſen ergriffenen Lunten-Stock, und der Drohung jetzo das Schiff zu ſprengen, den ihrigen Muth eingezwungen, und die Feinde, ſo ſie am Boord hatten, erſchreckt.

Kapitain-Hafen. Iſt ein in anſehnlichen Hafen angeſtellter Officier, man kann ihn dem in den Feſtungen befindlichen Platz-Major vergleichen. Er muß die Sicherheit des Hafens, und aller darinnen zur Flotte des Staates gehörige Sachen beſorgen. Die Schiffer und Capitaine übergeben ihm die Schiffe, wenn ſie wieder zurück kehren, er muß vor ihre Erhaltung ſorgen, und ſie feſt anlegen. Er läßt die Ronden in den Docken halten, und iſt ſelbſt allemal auf dem Admiral-Schiff, ſo im Hafen die

Flagge führet. Frankreich hat in Toulon, Rochefort, Breſt, Havre, Dunkerken und Port-Louis ſolche Capitains.

Kappen. Heißt den Anker-Tau auf der Beeting oder in Klins-Loch entzwey hauen, wenn man das Anker aufzuwinden, nicht Zeit hat. Man kappt auch den Maſt bey Stürmen, und aus Furcht zuſammen zu ſtoßen überhaupt. Abhauen.

Karacke. Die größte Art gewöhnlicher Schiffe etwas rundlicht, unten breit und oben enge; ſie hatten zuweilen ſieben bis acht Boden, und konnten wohl zweytauſend Menſchen faſſen. Es ſind Kriegs-Schiffe und Kauffahrer, ſo die Portugieſen, auch die Rodiſer hatten. Schon im Jahre 1350 ſchlugen die Spanier gegen die Engelländer auf Karacken. Jene nennen ſie nur Roos Schiffe. Sie haben kleine Canonen auf den Mars ſo Espoir heißen. Der engliſche Admiral Ritter Burgh brachte eine ſolche Karacke, die Mutter Gottes genannt, auf. Cambpel giebt folgende Beſchreibung davon. Sie führete ſechzehenhundert Tonnen, davon hundert Kaufmanns-Güter waren, zwey und dreyßig metallene Canonen, und hatte weit über ſechshundert außer ihrer Schiff-Maadſchaft am Boord. Es waren auf ſelbiger ſieben Stockwerk, ein großer Ueberlauf, drey Verdeck, darunter noch eines auf dem vorder Caſteel, und zwiſchen dem großen und Beſaans-Maſt. Ihre Länge war hundert und fünf und ſechzig Fuß, die Breite ſieben und vierzig Fuß, der Kiel hundert, der große Maſt hundert und ein und zwanzig, die große Raa hundert und ſechs Fuß lang. Wir ſehen hier ein Schiff, ſo mehr als drey Verdecke hatte. Sie enthalten wegen ihres ſchweifichten Baues viel innern Raum *).

Karacke.

*) Die Maltheſer ſchickten dem Kaiſer Carl dem 5ten zu ſeiner Fahrt in Afrika eine Galeere unter andern zu Hülfe, welche Caracca, Karacke hieß. Leti beſchreibet ſie uns ſo, daß man ſie füglich dem Thelamege und dem berühmten Schiffe des Syrakuſaniſchen Dyoniſius beygeſellen kann. Sie hatte ſieben Stockwerk, davon zwey den Vanin enthielt, ein Arſenal, dreyßig Zimmer vor die Ritter, ſechs Säle zum Wohntheil des Großmeiſters und Raths-Stube. Ihr Maſt war ſo groß, aus mehreren Stücken zuſammen verbunden, daß ihn ſechs Männer mit Mühe umklaftern konnten.

Digitized by Google

Karacke. Noch hat man Schiffe unter diesem Namen, so zu Lasten gebraucht werden, sie sind sehr weitbauchicht, und wenn sie folgends nicht wohl geschichtet worden, dem Umfallen unterworfen.

Karavelle. Ein kleines Portugiesisches Schiff mit viereckigten Hintertheil, so lateinische Seegel führet; es ist rund wie die Flüte, kann bis hundert und vierzig Tonnen laden, und fährt auf der mittelländischen See. In der spanischen Flotte von 1588. waren auch dergleichen zum Dienste. Man hält diese Art vor die besten Seegler. Die Türken bauen unter diesen Namen sehr große Fahrzeuge. Der Vater Boskowitsch sahe dergleichen auf seiner Reise von Constantinopel in Pohlen in Gallaz auf dem Stapel. Es war dieses Gebäude siebenzig Manns-Schritte lang und siebenzehn breit. Der Vater sagte, daß es schlecht ausgesehen, und seine Schnitz-Arbeit am Hintertheil sey ohne allen Geschmack gewesen.

Karvel. Man muß sie nicht mit dem vorigen vermengen, diese sind Schiffer-Boote in Frankreich.

Karvel-Hölzer, welche in die Verdecks eingeschnitten sind, und die Ribben tragen.

Kat. Ein nordisches Schiff ganz ohne Zierrath gebauet mit rundem Hintertheil, zwey Masten und Seegel mit Reifen. Es ist ein Mittel zwischen Flute und Pinasse, und besonders wegen des großen Raums so es zum Laden giebt, und weil es wenig Leute fordert, gebräuchlich. Alle dergleichen Fahrzeuge verdienen hier die Stelle nur darum, weil ihrer in den Erzählungen von den Schiffs-Begebenheiten gedacht wird, wenn man sie zu Transporten gebraucht, dahin gehöret auch folgende Art.

Kat sonder Ohren. Dieses sind runde Barken, so den Kriegs-Schiffen Canonen und Vorrath zuführen.

Katz. Ist ein kleiner Anker, den man vor den großen legt, ihn zu verstärken. Sein Tau wird an das Kabel des letzten befestiget.

Kauffarthey-Schiff. Kauffahrer. Heissen Schiffe womit Personen oder Waaren über See von einem Ort zum andern gebracht werden, sie sind groß und klein. Einige Benennungen sind, Barken, Caravellen,

vellen, Caracken, Gallionen, Boyers, Kraaken, Felucken, Feuer-Blasen, HeckBots, Fliebots, Flüten, Huckers, Jachten, Kaagen, Londers, Marallionen, Packet-Boots, Pinassen, Polacken, Saiken, Schmaken, Tartanen, und viele andere, deren Namen sich nach den Landes-Arten ändern und vermehren.

Ketten. Man verschliesset mit denselben die Hafen; eine Durchfahrt in einem Fluß. Wenn die Einfahrt groß ist, so ruhet diese Kette auf darinnen eingerammten Pfählen. Man bedienet sich auch anderer Erfindungen, die Hafen auf diese Weise zu schliessen. Es werden Balken durch Kabel mit einander befestiget, und liegen zum Theil schwimmend in den Fluß, oder werden durch kleine Boote, Tonnen, Mast-Stücke, eingestossene Pfahle unterstützt, zu eben den oben angeführtem Endzweck dient der Baum.

Kiel. Ist der untere lange Grund-Balken im Schiff, von dem Vorder bis zu den Hinter-Steven, in welchem die unteren Theile des Schiff-Gebäudes, die Bauchstücke und Steven eingezapft und gegründet werden. Er bestehet oft aus zwey, drey bis vier Stücken, nachdem das Schiff lang ist.

Kieleck. Flösse auf dem Tiger-Fluß, mit welchem man selbigen allein befahren kann, sie sind viereckigt, und bestehen aus viereckigten Balken, so mit Stricken zusammen gebunden werden. Unter demselben sind viele Schläuche von Bocks-Leder, gleichfalls mit Tauen befestiget. Diese Schläuche werden alle Morgen und Abend durch ein Schilff-Rohr aufgeblasen, sie helfen den Floß tragen. Es giebt Flösse, welche bis drey hundert solcher Schläuche unter sich haben. Ueber dem ersten Floß ist ohngefähr zwey Fuß hoch ein zweyter geleget, darauf die Waaren trocken liegen. Ein solcher Floß, auch die von der größten Art, werden von drey bis vier Personen regieret.

Kiel falscher. Ist eine Unterlage unter dem wahren Kiel, dergleichen man den Schiffen, die weite Reisen in die Indischen Meere zu wagen, verdoppelt werden, giebt. Zwischen ihm und den eigentlichen Kiel kommt der Pap. (siehe Pap.)

Kiel halen. Eine Leibes-Strafe auf den Schiffen. Der Verbrecher wird mit einem Stock zwi-

zwischen den Beinen an ein Tau an die große Raa befestiget, und sodann ins Wasser gelassen. Das trockene Kiel halen ist, wenn der Verbrecher von der großen Raa, bis auf fünf bis sechs Fuß vom Wasser schnell herunter gelassen und denn wieder aufgehaalet wird. Dieses heißt auch von der Raa fallen lassen. Beym eigentlichen Kiel halen wird der Verbrecher unter dem Schiffe durchgezogen, das Schiff muß dabey wenigstens zwanzig Fuß Wasser haben. Man bindet ihm etwas schweres an, damit er nicht an den Kiel stosse. Diese Strafe ist höchst gefährlich, und wird in großen Verbrechen bis dreymal wiederholt. Heißt Deutsch, besser, Schnellen, und fängt an außer Gebrauch zu kommen.

Kiel holen. Heißt das Schiff auf die Seite legen, um es in seinen Untertheilen zu calfatern. Die Kriegs-Schiffe werden wenigstens alle drey Jahre ganz gekielholet, und alle Jahr auf die Hälfte.

Kiel-Schwein. Ein längst dem Kiel inwendig liegendes Holz, worauf der Mast stehet, und die Grundhölzer bedecket.

Kiel Strömen. Ein gefährlicher schmaler Sund zwischen den Inseln und dem festen Lande von Norwegen bey Bergen. Der Strom fließt der Fluth entgegen und macht gefährliche Wirbel; man kann dieses mit dem vergleichen, was unter Meer-Strudel gesagt wird, und die Ursachen daraus begreifen lernen.

Kimmung. Ist die Rundung im Schiff-Boord.

Kits. Ist eine Art von Hulke, mit einem Deck- und Gabel-Mast.

Kivick. Ein kleines russisches Fahrzeug auf den Flüssen, besonders bey Moskau. Es hat vierzehn Ruder, ist oben mit Matten bedeckt, und wird auch mit Pferden gezogen.

Klinkar. Ein nordisches Fahrzeug, platt von Boden und gehet nicht tief.

Klippen in der See. Sind die hervorragenden Felsen-Spitzen, welche an manchem Ufer, besonders in Norden gar häufig sind. Sie dienen zur Sicherheit und Bedeckung desselben gegen das Anlegen großer Schiffe, schaffen denen nahe am Ufer auf kleinen Booten fahrenden oder fischenden eine stille See, indem sich die Wellen daran stoßen; aber dagegen sind solche Stellen den Schiffern in Stür-

men

men höchſt gefährlich, und es gehen jährlich viele verloren, welche darauf laufen und ſcheitern.

Klippen ſachte. Sind Bänke die oben mit Schlamm und Kräutern bedeckt ſind, ſo daß ſich kleine Schiffe davon losmachen können.

Klüfer-Seegel. So viel als Ref, Bonnete, Ausleger.

Kluis-Loch. Sind die Löcher im Schiffs-Boord, durch welche das Anker-Tau gehet wenn man ihn im Grund hat. Ihrer ſind viere, zwey auf jedem Boord.

Knagge. Iſt auf der Werkſtatt des Kahn-Bauers ſo viel, als Knie beym Schiffs-Zimmermann.

Kneifen den Wind. Heißt harte am Wind liegen; ſechs Viertheil vom Wind bey den Strich ſeegeln, wo er herkommt.

Knie. Krumme Hölzer, welche zu Verbindungen der Balken mit den untern Theilen des Schiffs gebraucht werden. Sie haben faſt die Figur eines Manns-Knies, wenn ſelbiges im Sitzen gebogen iſt. Viele andere verbindende und ſtützende Theile im Schiffe heiſſen ſo.

Koch. Die Benennung zeiget die Verrichtung an. Er kocht auf den Kriegs-Schiffen vor die ganze Equipage, erhält die Lebensmittel dazu nach der Verpflegungsart des Schiffvolks, richtet ſolche in den Backen an, und giebt auf Befehl des Capitains das Zeichen zur Mahlzeit mit der Glocke. Man ſpeiſet auf den Schiffen täglich zweymal. Butter, Käſe, Zwieback u. d. g. werden wöchentlich den Leuten ausgegeben. Der Koch hat ſo viel Gehülfen als die Stärke der Equipage erfordert. Ein Matroſe oder Schiffs-Junge vertritt die Stelle eines Kochs nicht ſelten, beſonders auf Kauffahrern. Bey den Engelländern ein Invalider Matroſe.

Korbuis. Ein Japaniſches Fahrzeug, ſo ohngefehr vier und dreyßig bis vierzig Ruder hat; es dienet zur innern Schifffahrt, denn die äußere iſt verboten. Es hat ein ſehr geputztes Anſehen und hinten eine Hütte die über das Geländer hervorraget. Der Name iſt holländiſch.

Koller-Gat. Iſt das Loch auf dem Verdeck eines Schiffes, dadurch der Koller-Stock gehet.

Koller-Stock. Iſt das Holz, welches ſenkrecht auf dem Horizontal-Balken des Steuer-Ruders ſtehet, vermittelſt deſſen ſelbiger beweget wird.

Kommiſ-

Digitized by Google

Kommissarien der Admiralität. siehe Admiral.

Kommissarien der Flotten. Officier in Engelland, welche mit dem Bau der königl. Schiffe und ihrer Erhaltung zu thun haben. Sie lassen die untauglichen verkaufen oder zerschlagen; die schadhaften welche von einer Fahrt zurück kommen, ausbessern; sie beurtheilen die fertigen neueren; besorgen alles, was von Holz, Eisen, Tackeley, Geräthe dazu gehöret; daher die Magazine, Zimmer-Plätze, Reeper-Bahnen, Schmieden, und die dazu gehörigen Arbeits Werkzeuge und Vorräthe unter ihnen stehen. Ich muß bey dieser Gelegenheit anmerken, daß diese Commissarien eine zum Dienst des Königes neu erbauete Fregatte noch im Jahre 1772. wie sonst schon geschehen, auf den Werft selbst verdammten, wo sie neu erbauet war.

Komthor. Ich wage es, das sonst gewöhnliche Wort Comtor, Contoir, nach deutscher Aussprache so zu schreiben. Man verstehet darunter eigentlich die Schreibestube eines Handels-Mannes, gebraucht es aber auch vergleichungsweise in anderm Verstande von Oertern, wo Rechnung gehalten und geschrieben wird. Z. B. das Schiffs-Comthor in Berlin. Man versteht darunter eine Raths-Cammer, wo wegen Handels gerechtet wird, ferner Niederlagen und Rechnungs-Cammern, wie die Compagnien in Surate, Bombay u. s. w. haben. So ist das Comthor der noch übrigen Hanse-Städte in Bergen, unter dem Namen Kloster; das Haus der Oesterlinge in Antwerpen; das Englische Haus in Hamburg. Es ist von der Loge unterschieden.

König. Nennen die Elb-Schiffer den vordersten Leinzieher.

Koyen. Sind an den Wänden abgeschlagene Lagerstäten vor die Schiff-Leute. Die Holländer sagen Kayüte, die Franzosen nennen sie in der Levante Cammeyque, in Trieste heissen sie Capite. Die Holländer schicken ihre fehlenden Officier in die Koyen in Verhaft.

Koier. Ein Fisch-Fahrzeug; in der Mitte hat es einen Verschlag, darinnen das Wasser aus und einläuft, und hierinnen stehen die Fische.

Kompagnie. Heißt eine Gesellschaft, besonders zu einem Handel zusammen getretener Kaufleute, dergleichen haben wir

jetzt

jetzt in Europa, die Ost-Indischen, die Bengalischen, die Compagnie von Surinam, die West-Indischen; aber davon ist hier nicht die Rede. Hier verstehen wir durch Compagnie eine Gesellschaft von Schiffen, welche mit einander unter der Aufsicht von einem, und zwar unter Verbindung, sich einander behülflich und zum vertheidigen fertig zu seyn, fahren. Sie nennen ihr Oberhaupt den Admiral, und verbinden sich durch eine Schrift zu allem dem, was sie zum Nutzen der Gesellschaft nützlich finden. Dieser Admiral hat seinen Vice- und Contre-Admiral, und erhält ein festgesetztes vor seine Mühe.

Kompagnie-Meister. Ist der niederländische Name, der Schiffs-Zeugmeister, welche nicht nur die Zeug- und Vorräthe-Häuser des Platzes, sondern auch die Schiffe des Staats bewahren, solche, wenn sie abgeschafft worden, verkaufen und berechnen.

Kompas. Der vornehmste Theil dieses Instruments ist die Magnetnadel, welche beynahe Norden, und folgends dem Schiffer seinen Weg zeiget. Daß die Naturforscher, wo nicht die Theorie dieses annoch scheinbar unregelmäßigen Instruments, doch Annäherungen davon bekannt gemacht haben, sagten wir oben. (siehe Abweichung.) Die Nadel lieget in einen runden Ausschnitt von Pappe auf einen Stift beweglich. Auf dieser Papp-Scheibe Rand sind zween gleichlaufende Zirkel. Der Kleinste ist in zwey und dreyßig Theile mit dem Namen der Winde, der Obere größere in drey hundert und sechzig Grade getheilet. Diese Scheibe nennt man die Windrose. Sie ist in einer Büchse die oben mit Glas geschlossen, in einer andern mit verschiedenen kupfernen beweglichen Reifen versehenen so gestellet, daß die Ober-Büchse allezeit horizontal bleibet.

Der Kompas stehet bey des Steuermanns Bank gegen den Besaans-Mast. Die Holländer nennen das Behältniß, darinnen er aufbewahret wird, Nacht-Haus. Es ist von Brettern mit hölzernen Nägeln, ohne alles Eisenwerk zusammen geschlagen. Auf großen Schiffen sind zwey solche große Compas-Behältnisse, eines vor den Bootsmann, das andere vor den Steuer-Mann. In denselben sind zwo Nischen, in der einen stehen die Sand-Uhren, in

der

der andern der Compas, und eine Lampe erhellet das ganze Behältniß bey Nachtzeit. (siehe Windrose.) Ehe man dieses Instrument verbessert und dahin gebracht hat, wie es jetzt ist, legte man die Nadel in ein Becken mit Wasser, und lernte so ohngefähr den Nord finden.

Konstapel. Sind die Canonier des Schiffes. Auf einem Kriegs-Schiffe ist ein Ober-Constapel, welcher noch einen Gehülfen unter sich hat, beyde gehören zu den Schiff-Unterofficieren, und müssen alles besorgen, was zur Artillerie des Schiffes, an Canonen, Cartuschen derselben sowohl, als andern Feuerwerk gehöret. Die Canonier stehen unter ihnen, denen die Matrosen und Soldaten helfen müssen. Die von letzten dazu bestimmte heissen Laders. Jeder weiß zu welcher Canone er gehöret. Es werden sieben bis eilf Mann, nach Verhältniß des Calibers abgetheilet, und der Name eines jeden am Boord bey derselben aufgezeichnet. Der Ober-Constapeler übet seine Leute fleißig im Laden, an Rücken und Zurückziehen der Stücke bey den Pforten. Man hat Handgriffe bey der Uebung mit den Canonen auf dem Schiffe festgesetzt. Beym Richten werden die Canonier angewiesen, wie sie vorwärts hinaus, rückwärts, gegen den Hals des feindlichen Schiffes, wo die Bordirung zum niedrigsten ist; wie sie unter Wasser, und ferner wie sie ins Tau und Takel treffen können.

Man kühlet die Stücke beym siebenten oder achten Schuß mit Wasser und Essig ab. Die Bedienung der Canonen ist sehr wichtig, und unterscheidet oft das Schicksal des Schiffes. Man weiß, daß Schiffe, allein wegen der Ungeschicklichkeit der Canonier gesunken und verloren gegangen.

Konstapels-Cammer. Ist ein Verschlag im Hintertheil des Schiffs über der Pulver-Cammer, wo der Constapel sein Geräthe hat. Hier hängt auch das Gewehr des Schiffsvolks. Die Franzosen nennen es St. Barbe, weilen das Bild dieser Heiligen, der Patroninn der Feuerwerker, darauf gemalt ist.

Koocker. Auf dem Verdeck der Galeere, läuft von der Poppe an bis zum Schnabel, eine also genannte Erhöhung, ein Kasten von starken eichen Holz, viertehalb Fuß breit, oben mit Brettern gedeckt, so aufgehoben wer-

den können. Dieses ist der einzige Ort wo man längst dem Schiffe gehen kann, doch haben kaum zwey Menschen zugleich darauf Platz, ohne daß sie Gefahr laufen in die Bänke zu fallen. Diese Koocker dienen zu einem Behältniß vor die Zelter und Kleider des Schiffsvolks, zugleich aber auch dazu, daß das Wasser, welches häufig auf dem Verdeck ist, in den Boden zu dringen abgehalten werde. Dieses Wasser ist auf der Fahrt beständig im Fahrzeuge, es läuft unter der Fußbank der Ruderer weg.

Kraack. Nordisches Schiff mit drey Masten ohne Körbe.

Kraay. (siehe Kameel.)

Krahn. Eine Maschine, deren man sich in Häfen bey den Schiffen bedienet, um große Lasten zu heben, die Masten aufzuheben und einzunehmen, Es ist ein Hebel, an den die Kraft bald durch ein Trittrad, bald auf andere Art angebracht wird.

Kran-Balken. Sind hervorspringende Balkenstücke vorne am Schiffe, sie dienen zum Einwinden.

Kran-Recht. Ist das Recht, vermittelst dessen eine Landes-Obrigkeit den Schiffen aufgiebt, alle Waaren bey einem Ort auszuladen und wiegen zu lassen. Es ist vom Stapel-Recht unterschieden.

Kreutzen. Heißt sich einige Zeit auf einer Höhe in der See halten, um allda Schiffe zu erwarten, Corsaren von Plünderung der Kauffahrer, und die contrabande Schiffe abzuhalten, die feindlichen Kauffahrer oder Orlogs wegzunehmen, die Zufuhre abzuschneiden, Nachrichten zu sammlen, Flotten zu beobachten, oder sonst in einer andern Absicht in einer Gegend des Meeres hin und herfahren. Die kreutzenden Schiffe sperren die Häfen, sichern vor Landungen u. s. w.

Kreyer. Lübecker Schiff zum Last führen.

Krieg. See- Dazu gehören alle Unternehmungen der Flotten, dadurch sie einander Schaden thun, ihren eigenen Vortheil behaupten und die Ueberlegenheit erhalten wollen. Sie marschiren mit der Behutsamkeit wie zu Lande, indem sie die Gegend, die Vortheile der Ufer zu ihrem Zweck gebrauchen, dem Feind entweder vorzukommen oder ihn einzuholen. Sie haben ihren Vortrupp zum Besehen der See, ihre Ordnung,

nach welcher sie zusammen und durch einander gedenkt fortzusee-geln. Sie beschützen Posten zu Versicherung ihrer Ankerplätze, als auch aus andern Absichten, und sie suchen solche Posten weg-zunehmen. Sie lagern oder liegen vor Anker, wobey ver-schiedene Grund-Regeln zu be-obachten sind. Sie greifen sich auf der Rheede und Hafen an, und schlagen in ordentlichem Ge-fecht, im Rückzug und Verfol-gen. Sie decken Gegenden, oder machen sie unsicher durch kreutzen; sie landen entweder mit starker Land-Macht zu ei-ner Unternehmung von Dauer oder zum Verheeren; sie decken die Zufuhren; sie versichern eine Küste gegen den Feind. Sie bedecken die Kauffahrer oder Munition-Schiffe und greifen sie an. Es ist fast keine Unter-nehmung im Land-Kriege, da-von man nicht etwas ähnliches im See-Kriege finden sollte. Wir bemühen uns von den mei-sten unsere Begriffe aufzukla-ren und auseinander zu setzen.

Kropf. Ist der Ort wo die Vor-steven auf den Kiel eingelassen sind.

Krumm-Steeven. Ein alter Na-me niederländischer Fahrzeuge wie die Hucker.

Küche. Sie ist in dem Kriegs-Schiffe insgemein in den Raum, in den Kauffahrern aber ver-schiedentlich angebracht; auf großen Schiffen meistens mit Kupferblech, des Feuers we-gen gefüttert. Hier werden die Lunten aufbehalten, und der Wundarzt hat seinen Posten dar-innen, wenn ein Gefecht vor-gehet. Die Küche hat auf gro-ßen Fahrzeugen ihre ordentliche ausgemauerte Feueressen. Auf der mittelländischen See heißt sie Fugon von Fuoco.

Küh-Brücke. Eine Art vom zweyten Boden im Schiffe un-ter dem ersten, wenn das Schiff nämlich nur einen hat, auf den Raum niedrig, und dienet zur Bequemlichkeit der Ladung und der Schiff-Maatschaft.

Küssen-Stück. Heißt die große Unterlage auf der Lavette, wel-che das Bodenstück der Canone trägt. Unter dem Boegspritt liegt auch ein Küssen. Auf den Galeeren pflegt man an dem großen Mast ein Mit-Stroh oder sonst stark ausgestopftes Küssen fest zu machen, damit das Koocker-Stück bey seinem Rück-lauf nicht denselbigen beschä-dige.

Küsten-Bewahrer. Sind ge-wisse zu Bedeckung der Küsten

in Frankreich und denen dazu gehörigen See-Küsten aufgerichtete Truppen, welche unter ihren Officieren stehen, und zu Vertheidigung der Küsten bestimmt sind. Diese Einrichtung ist sehr gut, und dienet gegen die feindliche Landungen. Die Geschichte lehret uns, daß sie nicht neu sey. Carl der Große, hatte längst den Küsten seines weitläuftigen Reiches, vom Ausfluß der Donau bis an den Tyber, zur Sicherheit bewährte Schiffe auf den landbaren Rheeden und den Ausflüssen der Flüsse liegen. Gewisse Aufseher, welche Grafen hiessen, waren verordnet, darauf Acht zu haben, und der Adel der Nachbarschaft verbunden zu diesem Dienst eben sowohl aufzusitzen, als wenn es ein Land-Krieg wäre. Solche Anstalten waren vornehmlich gegen die nordischen See-Räuber gerichtet, welche allezeit kühne Landungen gethan. Die Römer hatten ihre Küsten und Meere zu decken, in den guten Zeiten des Reiches jederzeit Schiffe in drey Flotten liegen. (siehe See-Staat.)

Küsten-Bewahrer. Heissen auch die Fahrzeuge welche in der mittelländischen See kreutzen, um sowohl die Landung der Räuber im Frieden, und der Kaper im Kriege, als auch den Schleich-Handel zu verhindern. Die Spanier haben dergleichen in ihren Indien, und man höret täglich von Schiffen so denen Engelländern und andern genommen, und von Gefangenen so dabey gemacht worden. Die Englischen Schleich-Händler haben in diesen Gewässern, platte wohl beseegelte Fahrzeuge, die jährlich eine Menge Waaren in die spanische Colonie schleppen, obgleich nach Spanischen See-Gesetzen, das Schiff mit den Waaren sogleich verfallen, das Schiffvolk in eine Gattung von Sclaverey gerathen und der Capitain gehangen werden soll.

Als Preussen Ost-Frießland in Besitz nahm, befand sich ein holländischer Küsten-Bewahrer auf der Küste, welcher die vorbey seegelnden oder die Rheede besuchenden Schiffe anhielt, durchsuchte, und Zoll nebst andern Abgaben, als Gebühre vor Pässe abforderte. Die Staaten sagten, ihr Schiff thäte den Schifffahrern eben keinen sonderlichen Ueberlast, man habe ihn schon vier und vierzig Jahr da gehalten, und man wollte

ihn

ihn allenfalls noch besser beobachten. Weil aber der König nicht einsehen konnte, warum Holland auf Deutschlands Küsten, Wacht-Schiff und Küsten-Bewahrer, mit einer wirklich angemaßten Freyheit, die Handelnden zu Ausgaben zu verpflichten, unterhielte, so brachte er es durch Vorstellungen und ernstliche Erklärungen dahin, daß dieser Küsten-Bewahrer endlich seinen Posten verließ. Hieraus kann man ohngefähr einsehen, wovor die stärkeren unsere deutsche Küsten ansehen. Ist es nicht, als wenn sie selbe vor verlassen (res pro derelicta) halten.

Kuferofne. Ein offenes Ruder-Schiff der Japanischen Wallfischfänger, lang, unten spitzig.

Kugel-Back. Auf den Verdecken, werden mit Strickwerk Plätze verschrankt, wo die Canonen-Kugeln liegen. Diese heissen so.

Kugel. Was hierdurch verstanden wird, weiß jeder. Die Canonen-Kugeln deren man sich auf den Schiffen bedienet, sind verschiedener Art. Man hat unter andern Hohl-Kugeln, sie sind länglicht und ausgehohlt und haben ein Zündloch. Man füllet diese Kugeln mit Pulver, bindet eine Stuppine an das Zündloch, vermittelst welcher das Feuer zu dem innern kommt, so bald das Pulver gezündet hat. Wenn diese Kugel gebohret hat, schlägt das eingeladene Pulver, und thut die Wirkung einer kleinen Minen-Cammer oder Bombe. Sollte diese Kugel nicht zu der Erfindung des Herrn des Chiens Bomben mit Canonen zu schiessen gehören?

Kugeln. Ketten- Sind zwey Kugeln, welche auf eine gewisse Weite von einander, ohngefähr von drey bis vier Fuß mit einer eisernen Kette verbunden sind. Man ladet sie so in die Stücke. Die Matrosen nennen sie Engel. Ihre Wirkung wird man wohl nicht nach Gleichungen ausrechnen, aber der Schiffer weiß, was sie in dem stehenden Tauwerk und den Galeeren-Ruderern vor Schaden thun.

Kugeln. Stangen- Es sind entweder ganze oder halbe Kugeln, die durch Stangen verbunden sind. Man kann sich ihre Wirkung leichtlich vorstellen. Sie zerschneiden die Wände, Tauwerk und Seegel.

Kuhl-Geld. Umstecher Lohn. So an die Schiff-Leute so Getraide

traide führen gezahlt wird, davor, daß sie es umstechen.

Kurs. Ist der Weg, den man auf der See hält. Man sagt, geraden Kurs halten, falschen Kurs haben, von dem geraden abkommen, oder auch abfallen. Kurs verändern, wenn man mit Willen von dem ersten Wege abgehet. Mehreres siehe unter Fahrt und Steuermanns-Kunst, Länge ꝛc.

L.

Laag. So heißt gemeiniglich der Platz, allwo in Amsterdam die schweren Schiffe vor den, am Ey-Fluß gepflanzten Pfählen liegen.

Länge. Der Abstand des Mittags-Zirkels eines Orts von dem Mittags-Zirkel eines andern. Man berechnet ihn von Abend gegen Morgen nach Graden des Aequators. Den ersten Meridian oder Mittags-Zirkel ziehen die Franzosen durch die Insel Ferro, aber jetzo mehr durch Paris. Der Berliner See-Atlas ziehet ihn auch durch Ferro achtzehn Grad zwey und funfzig Minuten ostwärts Paris. Die Spanier durch die Azorischen Inseln, andere durch Toledo, einige durch Sevila, die Holländer durch Teneriffa wo der hohe Pick stehet. Die Engelländischen Sternkündiger fangen ihre Berechnungen von Greenwich, so wie Schweden von Upsals Mittags-Zirkel an. Es ist eine noch nicht völlig aufgelöste Aufgabe, an jeden Ort in der See, dessen Länge zu bestimmen. Ich will hierüber eine kurze, nervigte Stelle aus einem geschickten Natur-Lehrer zum Beyspiel ausziehen.

Zween Oerter, die östlich oder westlich von einander liegen, haben verschiedene Meridiane. Wenn daher ein Schiff seinen Stand gegen Morgen oder Abend ändert, so bekommt es einen andern Mittags-Zirkel, und auch andern Mittag. Denen Gegenden, die weiter gegen Morgen als wir liegen, gehet die Sonne eher auf als uns, sie haben den Mittag und alle Stunden des Tages eher als wir Westlichen. Wenn also ein Schiff gegen Morgen gefahren, so hat es früher Mittag, als der Ort seiner Ausfahrt; fährt es gegen Abend, so hat es ihn

später.

ſpäter. Daher haben die, ſo um die Erde geſchifft haben, einen Tag mehr oder weniger gehabt, jenes wenn ſie öſtlich, dieſes wenn ſie weſtlich gefahren. Es fragt ſich hiebey, wie verhält ſich die gewonnene oder verlorne Zeit, zu der Weite des zurückgelegten Weges? Da drey hundert und ſechzig die Zahl der Grade in der Linie, durch vier und zwanzig die Zahl der Stunden des Tages funfzehn giebt, ſo müſſen funfzehn Grad in der Linie auf eine Stunde gerechnet werden. Wenn alſo ein Schiff funfzehn Grad von ſeinem Ausfahrts-Ort öſtlich gefahren iſt, und an dieſem Ort Mittag hat, ſo werden die Uhren in dem Abfahrts-Ort erſt eilfe zeigen, und ſo weiter bis drey hundert und ſechzig Grad vier und zwanzig Stunden, oder einen Tag geben. Wir haben anderwärts geſagt, was die Breite ſey, wie ſie vor jeden Punkt gefunden werde, und durch ihre Verbindung mit der Länge die wahre Lage des Punkts gebe, wo ſich der Schiffer auf der See befindet. Iſt ſeine See Charte richtig, ſo kann er ihn genau darauf abſtechen. Es fehlet aber bis heute noch an einem vollkommenen zureichenden Mittel vor Schiffer, die Länge vor den Punkt wo ſie ſind, anzugeben. Auf dem Lande wird dieſelbe durch den Unterſchied der Zeit, davon wir oben redeten, 1. Durch Beobachtung der Verfinſterung der Monde, wenn ſich dieſe Begebenheit an unſeren, oder noch beſſer, an den Trabanten des Jupiters zeiget, ſo ſehen alle Punkte, wo er ſichtbar iſt, ſolche in einem Augenblick, aber nicht nach ihrer Uhr, denn denen die eher Mittag haben, das iſt die öſtlichern Plätze, ſehen ſie in einer frühern Stunde ihres Tages. Dieſer Unterſchied der Uhren giebt die Länge. Geſetzt ein Beobachter ſiehet die Verfinſterung um neun Uhr, der andere aber um zehen, ſo müſſen dieſe Orte funfzehn Grade von einander liegen. Man hat die Theorie des Monden berichtigt, und beſonders hat Mayer hierinnen allen Beyfall gefunden. Es iſt leichter ihn zu beobachten, und ſeinen Ort in Beziehung auf andere Sterne zu beſtimmen, als jene Beobachtungen zu machen. Die Mond-Tafeln haben vor den Mond dergleichen Stellungen im voraus angegeben. Es bleibet aber auf dem Schiffe

diese Observation und der Finsternisse ihre schwer; man machet Fehler in der Genauigkeit, des Schwankens und andern Umständen wegen. Sonsten dürfte man nur aus den berühmten Tafeln der Finsternisse, z. B. die Zeit des Anfangs und Ende, wie sie vor einen gewissen Meridian bezeichnet worden, mit den gefundenen Augenblicken vergleichen, um aus dem Unterschied der Zeit den Unterschied der Länge zu finden. Durch diese Observationen, welche an zween Oertern bey einer Verfinsterung angestellet werden, findet man die Längen, und wenn man sich auf einen Punkt in der See derselben versichert hat, so kann man auf der Karte auch die Weiten von andern Oertern finden, die unter verschiedener Parallele und Länge liegen. Es sind Künstler darauf gekommen, Uhren zu verfertigen, welche mit dem Laufe der Sonnen, ohngeacht des Schwankens, übereintreffen, wie Harrison in Engelland, davon wir unter dem Artikel See-Uhren reden. Le Roy hat in Paris ein gleiches versucht. Ich will aus meinem Autor sagen, wie man diese Uhren zur Länge-Bestimmung gebraucht. Er nimmt an, der Steuermann habe seine Stelle auf der See durch Sturm verloren, oder er habe lange keinen heitern Himmel gehabt bis zum achtzehnten Juny. Er nimmt die Polhöhe und findet drey und funfzig Grade, sein Schiff ist also auf drey und funfzig Grad Breite. Er bemerket hierauf den Aufgang der Sonne. Die berechneten Tafeln zeigen ihm, daß die Sonne an dem Ort von drey und funfzig Breite um vier Uhr an diesem Tage aufgehet. Die Harrisonische Uhr zeiget ihm sogleich, was jetzo die Uhr in Greenwick sey. Auf seinem Schiffe ists viere, seine Uhr giebt viertehalb, folgends ist er gewiß, daß er achtehalb Grad östlich von Greenwich sey. Dieses Mittel ist bequem, aber doch ist zu bedauern, daß hier das Leben so vieler Menschen von der Richtigkeit einer so sehr zusammengesetzten Maschine abhängt. Ein Fehler von einer Secunde in der Beobachtung oder an der Uhr, wie leicht ist der? Wie weiß man ferner allemal die Stunde des Schiffes richtig? s. Stunden-Tafeln.

Das Parlament hat durch bekannte Akte wegen der Länge,

zu vielen Arbeiten von Mathematikern in allen Ländern Gelegenheit gegeben. Wir müssen hier den Herren Semler anführen, welcher die Aufgabe der Längen auf drey Arten aufgelöset, der Commission zur Untersuchung überschickt. Die gelehrte Geschichte erzählet, daß man seinem Abgeordneten gesagt; man werde das große Prämium keinem Deutschen geben. Sie sagt, daß man es versucht, demselben das Geheime der Entdeckung abzufragen, und daß der berühmte Whiston wirklich aus dem so erforschet, das Wesentliche zu einer Schrift über diese Materie genommen, ja auch eine Reise auf Kosten des Staats, zu Bestätigung dieser Methode, unternommen habe, welche vor ihn und seine Ideen nicht vortheilhaft gewesen, und die Semlerische Auflösung gleichfalls in schlechten Ruf gebracht. Warum kann man der Welt nicht ohne Prämien dienen?

Länge. Kabels- Ist eine Länge von hundert und zwanzig Claftern, länger ist kein Kabel.

Längen. Heißt Tauwerk, wenn es angezogen ist, los lassen. Länge die Schooten.

Lafette. Die Schiffs-Lavette ist wie die in den Casematten, auf einem Stücke Holz mit vier niedrigen Rädern ohne Speichen gemacht, wird mit Stricken an die Wände befestiget und angeschlagen, und wenn man sicher ist, so weit zurück gerückt, daß die Canonen nicht aus den Stück-Pforten vorragen. Die Lavetten der Galeeren-Canonen haben gar keine Räder.

Lage. Batterie. Heißt eine Anzahl Canonen, welche längst beyden Seiten des Schiffes auf jedem Verdeck stehen. Die niedrigen Lagen-Batterien sind die, so dem Wasser am nächsten stehen, die untersten. Die Batterien des Schiffes aber überhaupt sind zu leege, wenn diese untersten zu nahe am Wasser sind, daher es oft geschiehet, daß es solche, wenn die See etwas hoch gehet, nicht brauchen kann. Das Wasser würde, so bald die Stück-Pforten eröffnet würden, häufig eindringen. Ein Kriegs-Schiff setze ich, hat drey Verdecke, und daher auch so viel Batterien, davon heisset nun die unterste die erste, die auf dem mittlern Verdeck die zweyte, und die auf dem obern die dritte. So, glaube ich, kann es nicht mehr undeutlich seyn, was wir

in dem Gedanken vom See-Kriege sagten. Ein Schiff hat anderthalb Lagen, wenn es längst einem ganzen Verdeck, und auf dem andern nur auf die Hälfte Canonen führet.

Lage. Nennet man auch das Losfeuern aller Stücke auf einer Seite des Schiffes. Beyde Lagen geben, heißt eine Lage nach der andern, erst von einer, hernach von der andern Seite des Schiffes auf einen Feind abbrennen, wenn sich das Schiff herumgeworfen hat. Diese Art des Losfeuerns ist so wenig allemal brauchbar, als das Feuer einer Land-Batterie auf einmal.

Landen. Heißt überhaupt an Land fahren. In bestimmtern Verstande heißt es mit Schiffen an ein feindliches Land fahren, und Soldaten und See-Volk an das Land schicken, die allda feindliche Unternehmungen zu vollstrecken, bestimmt werden. Man will den Krieg zu Lande führen, den Feind von seinem Ufer aus bekriegen, einen ganzen Feldzug von hier aus eröffnen, alsdenn bringt man alles, was dazu erforderlich seyn kann, Truppen, Kriegs- und Lebens-Vorrath, zuweilen auch fertiges Schanz-Zeug mit sich; oder es ist auf eine augenblickliche Unternehmung, Angriff auf einen Posten, Verheerung eines Werfts, Magazins von Kriegs- und Kaufmanns-Gütern angesehen. Bey den ersten großen und weitläuftigen Unternehmungen hat man eigentlich Transport-Schiffe nöthig, welche Truppen und Nothdürftigkeiten auf sich haben und aussetzen. Bey letzteren pfleget man nur das Schiffs-Volk oder einiges Land-Volk auszusetzen, welches in dieser Absicht mitgenommen worden. Bey den Landungen, z. B. welche die Russischen Galeeren in den sogenannten Brand-Campagnen in Schweden thaten, durfte nur eben ihr Schiff-Volk der Galeeren aussteigen, weil es alles Land-Truppen waren, welche ihr Gewehr bey sich hatten. In den letzten americanischen Kriegen formirten die Engelländer aus ihren Matrosen und Marinirs, Battallionen, welche unter ihrem berühmten General Wolf treffliche Dienste thaten.

Die Landungen, welche einen Feldzug anheben, sind von großem Detalge, wobey Schiffer, Soldat, Admiral und General vieles, eigentlich hieher gehöriges zu besorgen haben. Zum besten kann man dieses

unter

unter den dreyen Augenmerken, Einschiffen, Fahrt und Ausschiffen übersehen. Wir machen davon besondere Artikel. Die Regeln nach denen man sich in der Landung überhaupt richten muß, sind so alt als diese Unternehmungs-Art. Cäsar hat uns davon ein Beyspiel gegeben, als er in Brittannien überfuhr, und bey Deal ans Land gieng, um Engelland zu erobern. Er hatte sich im voraus so viel Nachricht, als er durch dahin geschickte Leute und die daher gekommenen Kaufleute erhalten können, gesammlet, und nun schickte er eine Galeere hin, welche ihm von der Beschaffenheit der See und Rheede so viel hinterbrachte, als sie, ohne anlegen zu dürfen, erfahren hatte. Er zog seine Truppen in der Piccardie zusammen, und schiffte von da mit achtzig Transport-Schiffen, darauf er Legionen gesetzt hatte, und noch andern achtzehen, darauf sich die Reuterey befand, von seinen Posten ab. Die Galeeren hatten den Vorzug, ihnen folgten die Transport-Schiffe der Legionen, und alsdenn die mit der Reuterey. Er war vor Mitternacht abgefahren, und befand sich mit Tages Anbruch gegen dem feindlichen Ufer. Die Rheede wo er zuerst ankam, war mit Höhen, welche die Britten besetzt hatten, gegen ihn gedeckt. Er gieng also weiter hinauf, nach einer offenern und flächeren Rheede. Die Britten folgten ihm, und er fand mit ihnen, da er aussteigen wollte, zu fechten. Die Transport-Schiffe konnten nicht nahe genug ans Land. Die Soldaten hätten schwimmen und zugleich mit denen am Ufer in Streit-Wagen und zu Pferde haltenden Britten fechten müssen.

Der General ließ folgends, um sich das Ufer etwas frey zu machen, seine Galeeren vor, und so nahe als möglich ans Ufer gehen, und durch ihre Maschinen die Feinde vertreiben. Hierauf rückten die kleinen Schaluppen an, die Legionen auszusetzen, die zehnte erwartete dieses aber nicht, sondern warf sich mit ihrem Adler-Träger folgends in die See, und gieng ans Ufer.

Richard, König von Engelland, stieg im dritten Kreuz-Zuge bey Joppe in Palästina, auf gut Römisch an Land. Die Saracenen hielten das Ufer besetzt. Richard hörte mehr seine

Unerschrockenheit als die Meynungen seines Kriegs-Rathes, lief mit seiner Galeere auf, sprang in die See, und verjagte mit dem Beystande seiner tapfern Officier, die über die Kühnheit erschrockenen Saracenen vom Ufer. Er entriß dem Saladin die Stadt, so er schon inne hatte, und nöthigte ihn, die Belagerung des Schlosses aufzuheben. Bey Cäsars Armee, die auf dem Brittischen Ufer ans Land stieg, konnte nichts eher ausgerichtet werden, als bis die Cohorten unter ihren Anführern in Ordnung standen. Ein Umstand, der jedesmal im Kriege begegnet und die Grund-Regel aller Taktik seyn soll.

Ich finde nicht, daß ein neuerer General bey seiner Landung eine andere Methode beobachtet habe. Jeder spielt dem Feinde wo möglich den Ort der Landung ab; die großen Schiffe machen das feindliche Feuer still; die Schaluppen bringen die Truppen an Land, welche sich erst sammlen, alsdenn fest setzen und verschanzen. Die Reuterey steigt zuletzt aus, weil sie Vertheidigung braucht, da sie ihre Pferde aus dem Wasser heben, satteln, aufzäumen, und sich in Geschwader stellen muß.

Ueberhaupt lerne ich aus den Geschichten folgendes. Wer landen will, muß Herr von derjenigen See seyn, wo er die Unternehmung ausführen will. Es sey nun diese Ueberlegenheit eine beständige wesentliche oder die Folge der gegenwärtigen einzelen Vorfälle. Die Folge eines glücklichen Gefechts, eines vor den Feind unbequemen Windes, anderweitige Beschäftigung desselben, die Sperrung seiner Flotte im Hafen oder Verhinderungen übler Winde. Die vorzukehrende Anstalten, werden unter dem Artikel Einschiffen vorkommen, und unter dem Artikel Ausschiffen, die Weise, wie die Truppen ans Land zu bringen sind. Vornehmlich muß der Feind dem Landenden nicht auf den Hals fallen können, ehe er zum Schlagen fertig, und wo nöthig verschanzt ist. Die Feinde werden, wenn sie eine Transport-Flotte in See wissen, wie die Britten gewiß den Ort besetzen, wo sie vermuthen, daß ausgestiegen werden sollte. Daher suchen geübte Generale den Gegner hierinnen ungewiß zu machen. Sie haben oft Eskadern vertheilet, und die Ausschif-

fung

fung an mehrern Orten versucht.

Daß Cäsar nothwendig hielte, Nachrichten von den Küsten zu haben, ist oben gewiesen. In der That kann der Admiral damit nicht bekannt genug seyn. Cäsar war beydes, ein General und Admiral, es fand sich daher bey seiner Landung nicht die Schwierigkeit, welche bey der Zwietracht der Land- und der See-Generale so manche Unternehmung, die unendlich viel Geld und Zeit gekostet hatte, vereiteln. Patigna that in der Landung auf Sicilien anders.

Frankreich hatte im letztern Kriege gewisse platte Fahrzeuge erbauen lassen, welche zu einer Landung in Engelland bestimmet waren. Anfänglich fürchtete man sich davor, erwählete falsche Maaßregeln, und fand die Anstalt, weil sie durch entfernte Ursachen unterbrochen worden, lächerlich. In Frankreich wurden, wie gewöhnlich, Gassenlieder verfertiget. Aber kluge Leute, welche wissen, wie beschwerlich eine Französische Landung den Engelländern werden muß, und daß man sich wirklich davor fürchtet, fanden diese Fahrzeuge, als sie die Gefangenen aus den Englischen Häfen abholeten, sehr bequem und wohlgebaut.

Die Landungen sind reich an Folgen, wenn sie gerathen. Wie häufig sind aber nicht die Beyspiele ungelungener? Viele davon haben die Ursachen in gering scheinenden Umständen. Das Detalge ist bey dieser Unternehmung sehr groß, und verlangt einen Geist, der Ordnung, viel Geduld und Mühe bey gering scheinenden Dingen anwendet. Es ist schwer, ohne vorläufiges Studieren der ganzen Verhandlung die Direction davon zu führen, und bey dem Eigensinn der Schiffer und Soldaten, und der beyderseitigen Abneigung gegen einander allem entgegen zu sehen. Gegen eine Landung bedienet man sich verschiedener Mittel, erstlich der auswärts vorhandenen, als nämlich der Küsten-Bewahrer und anderer kreutzenden Schiffe, die die Rheeden versichern. Ferner werden auf dem Lande selbst, wo man sich eines Zuspruchs befürchtet, Vorkehrungen gemacht. Man nimmt alle Tonnen und Baaken-Zeichen der Fahrt ein, oder verlegt sie anders, hauptsächlich aber macht man Anstalten, die

Ansteis-

Ansteigenden wohl zu empfangen. Man verhindert sie am Aussteigen durch entgegen stehende Truppen. Diese müssen aber wohl gedeckt seyn; denn kein Trupp kann blos stehend das Feuer einer Linie Schiffe aushalten. Daher werden Stück-Bettungen errichtet, und der Angriff der Feinde auf eine solche Art vereitelt, daß man sich mit ihm vermenget, und dadurch sein Feuer unnütze mache, und zwar in einer Zeit, da er noch nicht seine Ordnung und Glieder gefasset hat. Die Küste und ihre Lage begünstigen nicht selten diese Vertheidigung. Es ist kein Mittel unversucht zu lassen, dadurch man es denen Schaluppen, so die Truppen herbey bringen, sauer mache, sie nahe genug heran zu führen und auszusetzen.

Man hatte unter Carl dem XIIten, die Küsten Schwedens gegen die Plünderung der landenden Feinde zu decken, längst den verdächtigen Küsten hölzerne Thürme errichtet, welche mit Soldaten zu Fuß und zu Pferde besetzt worden, und von der Annäherung der Feinde, die zur Vertheidigung angesetzten Truppen benachrichtigen konnten. Man hat Batterien in den Gegenden, wo gelandet worden, gefunden. Die Land-Milizen haben ihre Anweisungen sich auf gewissen Posten zu versammlen, und schnelle Signale haben ganze Provinzen in Waffen gebracht, um den Feind die Landung zu verhindern, oder doch seinem Fortrücken Einhalt zu thun. Das beste Gegenmittel wider die Landungen sind gute Flotten. So hielt Alfred die Dänen von den häufigen Unternehmungen dieser Art auf Engelland, durch zureichende Rüstungen zur See ab. Carl des Großen Einrichtung, zu Versicherung seiner Küsten, haben wir anderwärts erwähnet. Sie scheinet dem Alfred zum Muster gedienet zu haben. Wenn ein See-Staat, der viel Menschen und eine gute Küste hat, aus Furcht vor einer Landung, fremde gemiethete Land-Truppen hierüber einführet, und das See-Wesen zu vernachläßigen, durch diese fremde Hülfe berechtiget zu seyn glaubet, so kann man dessen Staats-Diener nicht vertheidigen. Daß man die Küsten zum besten vor den Landungen durch Schiffs-Gefässe decke, ist ausgemacht. Die Preussen hatten im Jahre 1758. bis 59. Oder-Kähne bemannt, die

die das preußische Haf bey Stettin deckten. Die Feinde Preußens nennten diese Kahne eine Flottile, und ein Gefecht, so dieselben etwas zu vorläufig unternahmen, hätte man lieber eine See-Schlacht geheißen. Diese Vorsicht gegen die Landungen kann man der Einrichtung der schwedischen Galeeren-Flotte zuschreiben. Gustav der I ließ schon Arbeiter aus Venedig kommen, welche Galeeren bauen mußten, die die Küsten gegen die Russen decken sollten.

Wir sagten oben, daß man oft ohne die Absicht lande sich fest zu setzen. Beyspiele hievon geben die Geschichte alter Zeit, und im Jahre 1710 stiegen die Alliirten bey Cete in Languedok aus, verheereten die Gegend, und machten Ausschreibungen. Ich will aber nur die sogenannten Brand-Feldzüge der Russen gegen die Schweden unter Carl dem XII und Friedrich dem I anführen. Die russischen Galeeren liefen an die schwedischen Rheeden. Man zog sie aufs Land, verschanzte sich neben denselben unter ihren Schnabel und dem Schutz der Canonen, der wie ein halb Zirkel stehenden Fahrzeuge, giengen alsdenn ins Land, plünderten, brennten, und kehrten mit der Beute und gefesselten Bauern wieder zu ihren Galeeren, machten sie Flot, und setzten diese Arbeit, auf der allenthalben ohne Schiffe offenstehenden Küste fort.

Unter die Landung zu Verheerung einer Stadt, Magazin u. d. gl. rechne ich die, welche die Russen den 14ten Novemb. 1771 auf Metelino unternommen; sie ruckten an, warfen einige Bomben, das zur Vertheidigung gegenwärtige Volk, verlief sich zum Theil ins Schloß zum Theil in die Berge. Inzwischen stiegen die Russen unter dem Prinzen Dolgorucky ans Land, verbrannten die auf dem Werft liegenden Kriegs-Schiffe, die Magazine des Schiff-Baues, plünderten die Stadt, und zogen viele kleine im Hafen befindliche Fahrzeuge heraus u. s. w.

Oft wird aus einer ernsthaften Ladung, die in der Absicht unternommen ward, etwas zu Lande auszuführen, eine solche augenblickliche. Wir haben hiervon ein Beyspiel an des Admiral Lestock seiner im Jahre 1746 auf Bretagne. Er hatte zehentausend Mann am

Boord,

Boord, und seine Absicht war auf Orient. Er legte sich, als er auf einer bewehrten Rheede ankam, vor Anker, und ließ dem Feinde Zeit sich in Bereitschaft zu setzen. Alles zog sich in den bedrohten Ort. Ehe er ausschiffete, kamen von der Küsten Militz zweytausend Mann in demselben an, man setzte ihn in Vertheidigungs-Stand, und die Zeit brachte mehrere Truppen herzu.

Lestock fieng nach vier Tagen seiner Annäherung ihn zu beschießen an, und hob, da niemand capitulieren wollte, den dritten die Belagerung auf, schiffete sich ein, fuhr nach Gaberon, stieg aus, verschanzte sich, plünderte die umliegenden Dörfer und gieng wieder in See.

Oft hindern unvermuthete Zufälle die Landung; als eine unverhoffte Veränderung des Windes, vom Lande, ein Sturm, der die Schiffe, die Höhe zu gewinnen treibet. Der Herzog von York wollte im Texel landen, nichts hielt ihn wahrscheinlicher Weise ab, aber die unnatürliche doppelt lange Dauer der Ebbe machte seinen Entwurf rückgängig.

Lantione. Ein chinesisches Fahrzeug mit acht Bänken auf jeder Seite und sechs Ruderern darauf, ist ein Raub-Schiff der Gegenden in Indien.

Laschung. Durch dieselbe werden im Schiff-Baue die Planken zusammen gefügt. Man sägt jede auf die Hälfte ihrer Dicke funfzehn Zoll von ihrem Ende ein, schlägt die abgesägten halben dicken an beyden herunter, und heftet sie alsdenn zusammen, so daß die Verkleidung jetzt gleich dick ist.

Laskaris. Indische Boots-Knechte, in Diensten der englischen Compagnie.

Last. Bedeutet zwey Tonnen. Die Holländer messen ihre Schiffe nach Lasten. Ein Schiff von hundert und funfzig Lasten oder dreyhundert Tonnen. In diesen Sachen muß man sich jederzeit nach dem Landes-Gebrauch richten.

Lastadie. So heist in einigen Städten an der Ost-See ein Ort, wo die Waaren aus- und eingeladen werden. Es stehen allda insgemein die Vorraths-Häuser, Speicher genannt, so den groben Waaren zur Niederlage dienen, ehe sie weiter in die Gewölbe gebracht werden.

Last-Balken. Sind denen Balken ähnliche Hölzer, sie liegen von sechs zu sechs Fuß unter dem ersten Verdeck, von einander und drey und einen halben Fuß unter den Balken desselben.

Laviren. Geschiehet, wenn ein Schiff am Winde, bald Steuer-Boord, bald Back-Boord lauft, die Spitze jetzt einige Zeit auf eine Seite, darauf gegen die andere drehet. So fähret es im widrigen Wind, indem es dagegen streitet und den Posten und Curs zu behalten sucht. Man sagt, unser Lauf war nach Norden, der Wind auch nordlich, da es nun nicht möglich ist, dem Wind entgegen zu laufen, so mußten wir zwey Tage laviren, und bald östlich, bald westlich Schläge machen, um uns so wenig als möglich von dem Curs zu entfernen. Noch ein Beyspiel, der Ort der Bestimmung liegt Ost, so ist der gerade Curs Wind west, wenn der Wind aber Nord-Ost zu Nord oder Süd-Ost zu Süden weht, und man hat mit diesem laviret, so heißt es, daß Schiff habe auf eilf Strich laviret, da der Wind alsdenn die Seegel halb trifft, so drückt er das Schiff so, daß es auf der Seite lauft, mehr oder weniger, nachdem es gut oder schlechter dazu gebauet ist.

Lazareth. Heißt das Kranken-Haus, in welchem die Schiff-Leute ihre Quarantaine halten, wenn sie aus der Levante kommen.

Lazareto sparko. So heißt das bey Triest angelegte Kranken-Haus, wo die Contumatz gehalten wird.

Lazi. So nennet man das türkische Schiffs-Volk in Griechenland.

Leck. Heißt ein Schiff, wenn Wasser eindringt, auch die Oeffnung selbst, wodurch es herein kommt. Ein Schiff kann durch allerley Zufälle ein Leck bekommen, besonders äußert sich dergleichen gern unter dem Gallion. Die Pumpen dienen das eingedrungene Wasser heraus zu schaffen. Die Zimmerleute aber müssen täglich ihr Schiff untersuchen, ob etwann ein Leck anhebe, um ihn bey Zeiten vorzukommen; denn oft ist man genöthiget einzulaufen, die Schiffs-Verkleidung wegzureißen, andere Blanken einzustellen und doppelt Werk einzuschlagen. Ist das Leck zu groß, und die Pumpe kann das Wasser nicht in dem Maaße heraus schaffen, wie es eindringt,

dringt, so muß das Schiff natürlich von dieser Last sinken, wenn man gleich einen Theil der Ladung weggeworfen hat. Die Schüsse unter Wasser machen gefährliche Lecke, und bohren das Schiff in Grund.

Ganz kürzlich haben uns die öffentlichen Blätter die Erfindung eines französischen Abts bekannt gemacht, nach welcher ein Schiff, so im Boord Löcher hatte, mit Steinen angefüllet war, doch nicht untergieng. Man glaubt, es geschehe dieses vermittelst eines doppelten Bodens unter dem Fahrzeuge, und daß diese Erfindung wohl nicht eigentlich auf Schiffe, doch bey Schaluppen angebracht werden, und man sich bey Vorfällen in der See retten könne. Ein Schiff, so nicht sinken kann, wäre ein ungemein nützliches Werkzeug der Handlung.

Lederne-Schiffe. Eine Erfindung des Obrist-Lieutenants von Becker in Wien, werden hauptsächlich zum Ueberfahren gebraucht. Es kann eines zwölf Mann überschiffen.

Leine. Loth- Eine etwann einen Zoll dicke Leine, höchstens zweyhundert Faden lang, sie ist an das Bley-Loth befestiget, welches man die Tiefe des Meeres zu finden wirft, (siehe Loth).

Leinzieher. Maurische Sclaven in Senegal, welche die Fahrzeuge auf den Flüssen ziehen, anderwärts Treck-Knechte.

Lembus. Ein Fluß-Kahn der Alten; eine Schaluppe bey einem andern Schiffe. Die Schiffer und Ruderer, auf denen, die zur Vertheidigung der Flüsse gehalten wurden, hießen Lembarii, Lintrarii.

Lenz. Sind durch Ketten verbundene Schlagbäume in den Flüssen in Norwegen, welche besonders dienen, das auf denselben in Menge geflößete Holz, nachdem es von den Wasserfällen herab gestürzt ist, wieder aufzuhalten, obgleich das mehreste hiebey ganz bleibet, so gehet doch verschiedenes, besonders vom langen Rund-Holz, verloren und zerbricht.

Lenz machen. Heißt mit der Pumpe so lange arbeiten bis man Herr über das Wasser wird, und die Pumpe keines mehr auswirft, da man denn aufhöret.

Letzte Mann. Heißt das Schiff, so in der Schlacht-Ordnung hinter einem andern Schiffe fähret, so wie das, so vor ihm schwimmet,

schwimmet, Vor-Mann. Die ganze Flotte bestehet daraus.

Levante. Ein Wort bey den Erdbeschreibern gebräuchlich, aber nicht von zu bestimmter Bedeutung. Ueberhaupt heißt Levante in Welschen die Morgendliche Welt-Gegend. In diesem Lande verstehet man dadurch ganz Griechenland, Romanien, Natolien, Syrien, einen Theil von Arabien und Aegypten mit denen darneben liegenden Inseln. Die Franzosen begreifen unter diesem Worte, die Länder, so von ihnen aus bis an den Euphrat liegen, und rechnen folglich noch Italien, Aegypten, und die Barbarey, nebst den Inseln dazu. Die Engelländer sowohl als die Holländer, dehnen die Bedeutung zum weitesten, und begreifen darunter alles, was von der Straße bis zum Euphrat lieget, folglich gehöret ihnen nach, auch ein Theil der spanischen und französischen Küsten dazu. Bey uns ist die welsche Art die gewöhnlichste.

Levanters. Sind heftige West-Winde, welche auf der Küste von Phönicien und Syrien wehen; sie sind mit Nebel und Regen verknüpft. Auch nennet man Stürme, die allda aus einer andern Ecke wehen, so.

Levantische Compagnie in Dännemark. Ist 1751 gestiftet, und fünfhundert Actien zu fünfhundert Rthlr. stark.

Levantische Compagnie in Preußen. Ward 1766 octroyret, und zwar auf zwanzig Jahr. Sie handelt von der Küste von Morea durch Aegypten, Syrien, Candien, Cypern, alle Inseln des Archipelagus, und alle Häfen, Städte, und Plätze, welche bis an das schwarze Meer unter der ottomannischen Pforte Gebiet liegen. Der Haupt-Fond, ist eine Million Thaler in viertausend Actien. Jeder Inhaber von zwanzig hat Sitz in der Haupt-Versammlung. Diese erwählet vier Direktors, deren jeder wenigstens funfzig Antheil haben muß, und die Verwaltung neben dem beständigen Direktor sechs Jahre führen. In den Hafen, wo ihre Schiffe ankommen, halten sie den Verkauf, das Comtor ist in Berlin.

Levantische Compagnie in Schweden. Ist 1757 aufgehoben, und die Handlung den Stapel-Städten frey gegeben.

Levantisches Meer. Ist das Stück des mittelländischen Meeres, so an der oben beschriebenen Levante fließt.

Levantische Stapel-Städte. Sind die in der Levante gelegene Handels-Städte, so in türkischer Bothmäßigkeit stehen, siehe Stapel-Städte.

Levantiskos. So nennen die Spanier ihre Schiffe, so nach der Levante und Osten bestimmt sind. In der unüberwindlichen Flotte, Philipps des II, kamen zehen solche Schiffe vor.

Leventy. Sind die türkischen See-Soldaten, unter welchen sich viele Christen befinden, es ist das gottloseste und liederlichste Volk, so da lebet, ohne Ordnung und ohne Achtung vor Gesetze, sie werden vor denen Feldzügen zum Theil geworben.

Ley in fallen. Heißt den Vortheil des Windes verlieren, den man schon gewonnen hatte oder erst suchte.

Ley in seyn. Heißt sich unter, oder gegen Wind befinden.

Ley-Seegel. Sind schmale Streifen-Seegel, welche man an dem verlängerten Raan wehen läßt, um mehr Wind zu fassen, (siehe Bonneten).

Liburnen. Leichte Kriegs-Schiffe der Römer, zweyrudericht, in näheren Zeiten Dromonen genennet. Sie haben ihren Namen von dem Orte ihrer Erfindung, einige nennen sie Jagd-Schiffe, ich weiß nicht warum, (siehe Dromon).

Liburnen mit Räder. Unter dem Artikel Ruder, werden wir eine Maschine erklärt finden, die Galeeren durch an Wellen beweglichen Rudern zu bewegen. Hiedurch wird das, was wir hier von der Liburne mit Rädern sagen verständlich werden. Ein ungenannter lateinischer Autor, den man bey der Notitia Imperii angehangen findet, beschreibet sie in einem ziemlich pedantischen Styl, und sagt ohngefähr, da die Liburnen zum Kriege sehr bequem sind, sie aber, wenn man sie groß bauet, sich nicht wohl von Rudern forttreiben lassen, so hat der menschliche Witz sich der Kräfte der Theorie zu bedienten gewußt, und gewisse Räder angebracht, welche mit hervorragenden Schaufeln ins Wasser greifen und die Wirkung der Ruder thun. In den Schiffen selbst, sind die, die Räder bewegenden Ochsen, welche denen Fahrzeugen eine solche Geschwindigkeit mittheilen, daß sie die Schiffe, darauf

sie

sie treffen, durch den heftigen Stoß zertrennen. In keinem Geschichtschreiber finde ich weiter ein Wort davon. Sollte es nur eine Erfindung geblieben seyn?

Licent. Eine Abgabe vor die angekommenen Waaren, wie auch das Amt, wo sie gehoben, und das Schiff visitiret wird.

Licent. Eine Abgabe derjenigen englischen Partikular-Schiffe, welche von der englischen ostindischen Compagnie die Erlaubniß erhalten, in ihrer Concession zu handlen.

Lichter. Sind kleinere Fahrzeuge, welche dazu dienen, die größeren leichter zu machen, indem ein Theil ihrer Ladung in selbige gefrachtet wird, damit sie nicht so tief gehen, oder um anderer Ursachen willen. In den holländischen Häfen sind sie sehr nöthig, weil diese meistens seuchte sind.

Lichter. Binnen. Sind Lichter, welche ohne Mast und Steuer zum oben erwehnten Gebrauche dienen.

Lichter-Seegel. Sind Lichter, welche Mast und Seegel führen.

Likando. Sind nach dem P. Fournier kongische Kriegs-Schiffe, aus einem Baum gehohlt, die bis zweyhundert Mann tragen.

Liege-Geld. Heißt das Geld, welches die Schiffer, wenn sie still liegen müssen, noch über Kost und Trank und Lohn denen Matrosen zahlen.

Liman. Heißt auf Russisch ein See der Morastig ist, und durch einen Fluß gemacht wird.

Lin-Leine. Ein Seil-Loth, auch eine Art Schiffe.

Linfurt. Ein Meer-Busen, welcher sich aus dem Cattegat in Jüdland ergießt, so weit, daß die West-See von der Ost-See hier nur durch einen schmalen Strich Landes getrennet worden.

Lieutenant des Schiffs. Ist der erste Officier auf dem Schiffe nach dem Capitain, und hat daher in dessen Abwesenheit oder auch Krankheit den Befehl. Im Hafen muß er täglich die Schulen und Uebungs-Plätze besuchen, wenn dergleichen zum Unterricht der Officier errichtet worden, und monatlich bey den Berathschlagungen gegenwärtig seyn, welche bey dem Commandanten des Hafens gehalten werden. Calfatern und Teeren geschiehet in seiner Gegenwart, er zeiget

jedem von der Maadschaft seinen Platz, seine Bestimmung und Arbeit an. Auf der Fahrt hält er ein Tagebuch von allem, was vorfällt, und berechnet das Besteck und den Curs mit dem Schiffer. Er muß beym Wasserholen seyn, und ihm kommt es zu, alles was bey der Flotte mit andern Schiffen abzumachen ist, auszurichten. Er giebt auf das Essen der Matrosen Acht, und stellet dem Capitain die Noth derselben vor.

Linie. Ist die Anordnung der Schiffe hinter und neben einander. Heute stehen die Hoch-Boords zum Gefecht alle hinter einander, und jedes Schiff stellet eine Seite auswärts dicht am Winde. Die Galeeren-Linie ist anders, denn da sie ihre Stücke vorne, und ihre Besatzung auf der Albaletriere über denselben haben, so stellen sie sich mit dem Vordertheil gegen den Feind. Es heißt, daß Schiffe in der Gefecht-Linie marschieren, wenn sie hinter einander auf einem Strich dicht am Winde Steuer- oder Back-Boord halten. Wenn sie aber nicht dicht am Winde fahren, so sagt man, sie fahren in der Convoy-Linie.

Linie-Marsch. In dieser sind die Schiffe, wenn sie zwar nach dem Strich dicht am Wind gestellet, aber nicht so fahren; sie ist Steuer-Boord oder Back-Boord nach dem sie gestellet worden, ob sie gleich mit Rücken-Wind fahren.

Linie machen. Heißt sich in die Ordnung zum Gefechte stellen. So bald der Strich bestimmt ist, auch die Flotte sich in die Linie setzen soll, so steuert das erste Schiff in dieselbe herein und seegelt so fort, damit sich jedes Schiff hinter ihm in das Fahr-Wasser lege. Zu diesem Ende macht jeder Jagd auf den Vorder-Mann, wobey sie sich vors Antreiben in Acht nehmen müssen.

Linie-Schiff. Von der, heißen die, welche stark genug sind, in die Linie zum Gefechte gestellet zu werden, die zu schwachen taugen nicht darein. Ein Schiff, hält man davor, muß wenigstens funfzig Canonen haben, um in die Linie gestellet zu werden, es muß funfzehn in der ersten Batterie haben.

Linie. Der große Zirkel auf der Erd-Kugel auch Aequator genannt, welcher von den beyden Polen aller Orten gleich abstehet. Gerade unter ihr ist keine Pol-Höhe,

Höhe, folgends auch keine Breite. Die Leute, so darunter wohnen, haben immer Tag und Nacht gleich, welches allen andern nur zweymal des Jahres begegnet.

Littorale. Oesterreichisches. Ist die ganze am adriatischen Meere gelegene Küste, so viel nämlich darunter nach Oesterreich, und folglich nach Deutschland gehöret.

Liudo. Italienische Ruder-Schiffe mit vier bis fünf Rudern auf jeder Seite, bey jedem ein Mann, dienen den Galeeren zum Ab- und Zuführen der Mannschaft.

Lock. Dieses Werkzeug, dessen man sich bedienet, die Geschwindigkeit des Laufes vom Schiffe zu schätzen, ist ein Stück Holz in Gestalt eines Boots ohngefähr einen Schuh lang, mit Bley so weit am Boden ausgegossen, als es zum Ballast gebraucht. Es hängt an selbigen eine lange dünne Schnur, welche in jeder Klafter durch einen Knoten oder sonst bezeichnet ist. Man wirft diesen Lock ins Meer vom Hintertheil des Schiffs heraus, und läßt die Schnur nach, bis der Lock aus dem Trieb des Schiffes ist, alsdenn hebet man anzumerken, wie viel Knoten am Faden man in einer halben Minute ablaufen lässet, sind es sechse, so lauft das Schiff eine Vierthel Meile in der Stunde. Man siehet, daß der Lock als auf dem Wasser unbeweglich angenommen wird, daß die ganze Berechnung sehr vieler Unrichtigkeit unterworfen, und daß man die darnach angestellte Estime sehr oft verbessern müsse *).

*) Man hat vor einigen Jahren einen neuerfundenen Lock, welchen der Herr Vallois angegeben, auf der See-Reise, die Cassini, der jüngere, zu Untersuchung der See-Uhren des Herrn le Roy gethan, probiret, und er hat nicht Beyfall gefunden. Das Instrument hatte zween Theile. Eines war ein bleyerner Cylinder von acht bis zehen Zoll im Durchmesser. An demselben ist inwendig eine Axe, und an derselben sind vier gebogene Stücken Blech, wie Flügel. An der Axe ist eine Schnur oder Drath befestiget. Dessen anderes Ende an das andere Stück der Maschine fest gemacht ist. Dieses ist ein Kasten, in welchem ein Rade-Werk befindlich, dadurch Zeiger auf einer abgetheilten Scheibe beweißt werden. Das Wasser wiederstehet an den Flügeln

Loddinger. Russisches Fahrzeug bey Archangel und andern See-Strecken; heißt auch Lodi oder Lodie.

Loef-Last. Heißt die Hälfte des Schiffes, wenn man sich vorstellet, daß es von hinten nach vorn, so durchschnitten wird, daß der große Mast die Mitte hält. Diejenige Seite, von welcher der Wind herkommt, heißt jedesmal Loof, daher kommen die Ausdrücke am Loof liegen, Loof halten. Loof an, sagt der holländische Schiffer, wenn er dem Steuermann befiehlt, das Schiff an Wind zu bringen.

Löschung. Heißt die Ausladung des Schiffes. Lösch-Platz, der Ort, wo es in See-Städten geschiehet, (siehe Lichten). Löschen, heißt einem Schiffe, wenn es zu tief gehet, einen Theil seiner Ladung abnehmen, und auf andere Fahrzeuge laden.

Loth. Das Senk-Bley hat zween Theile, eines das Bley an sich selbst, das andere, die Leine. Das Bley ist in der Gestalt eines Kegels gegossen; wenn man es in das Wasser wirft, wird der Untertheil mit Talch recht fett beschmieret. Wird nun das Bley an seiner Leine herunter ins Wasser gelassen, so zählet man die Faden, die es herunter gefallen, an der Leine ab. An dem beschmierten Boden aber, bleibet von dem Erdboden kleben, wenn er Sand oder Moder ist. Ist nichts daran geblieben, so schließen die Schiffer auf Steine oder Fels-Grund. Das gewöhnliche Bley ist von achtzehen Pfunden. Man bemerkt nothwendig ein gewisses Verhältniß der Schwere der Leine und des Bleyes. Ist jene zu lang, so kann das Bley nicht mehr sinken, so bald die voll Wasser gezogene Leine ihm zu schwer wird. Man hat noch eine andere Art, den Grund zu erforschen, siehe Bley Wurf. Wenn eine Leine hundert Faden ist, so muß

geln im Cylinder der Bewegung des Schiffes, so den Cylinder nach sich ziehet. Daher wird die Schnur oder der Drath angezogen, dieser setzt das Rade-Werk in Bewegung, und die Zeiger bemerken die Umwalzungen, welche der Cylinder gemacht hat, woraus man auf die Geschwindigkeit des Schiffes schließen kann. Zweymal hinter einander gieng der Cylinder in der See verloren, weil die Schnur zerriß, und daher ist zu schließen, daß das Instrument auf dieser Seite eine Verbesserung bedürfe.

Digitized by Google

muß das Bley acht Pfund bey schönen Wetter seyn; wenn Sturm ist, muß das Bley schwerer seyn. Man hat Leinen bis auf tausend Faden, und das Bley sechs und dreyßig Pfund. Sie werden mit Zeichen, so daran gebunden werden, in Theilungs-Punkten bemerkt. Man nimmt nach Vermuthung der Tiefen längere oder kürzere Leinen. Auf unbekannten Fahrten, und wenn man nicht weit vom Ufer hinfährt, kommt das Loth nicht aus der Hand. Gemeiniglich schickt der Capitain die Schaluppe oder Boote voraus, die das Loth so oft als möglich sinken lassen.

Lombard-Schein. In Italien, Frankreich und Flandern gebräuchlich, dienen insgemein bey der Operation, da einer an der Ausrüstung eines Schiffs auf weite Fahrt Theil nimmt. Der erste Interessent schreibt die Namen und Summe ins Buch und auf ein Blatt Pergament, schneidet es in den Diagonal entzwey, und giebt dem Partner die eine Hälfte, welche er vorzeiget, um den Profit oder das Anlehn wieder zu erheben.

Londre. Eine Art schwerer Galeeren mit vier und zwanzig Ruder, hat statt der Casteel eine starke Brustwehr, so zusammen geleget werden kann, wenn sie die Tripolitaner zur Räuberey besteigen, sonsten werden sie auch zu Transporten gebraucht.

Lonteas. Sind große chinesische Fahrzeuge deren sich die Portugiesen zu Makao bedienen, mit Canton Handel zu treiben; sie sind ohngefähr von sieben bis achthundert Tonnen. Die Portugiesen müssen darauf, so lange die Messe in Canton dauert, wohnen, und dürfen nicht am Lande schlafen.

Loots-Mann. Ein Schiffer der Schiffe in den Hafen holet und heraus führet. In befahrnen Hafen sind dergleichen besonders dazu beeidete und besoldete Leute angesetzet, welche Proben ihrer Geschicklichkeit ablegen müssen. Sie werden hart gestraft, wenn ein Schiff durch ihre Schuld verunglückt, und geschiehet es aus Bosheit, verlieren sie ihr Leben. Ihnen muß das Schiff-Bau-Wesen, wie tief es gehet, wie es steure begreiflich, und jede Veränderung in dem Meer, sowohl was die Höhe des Wassers in der Fluth und Ebbe,

oder Schlag-Wellen und Brandung, die Art der Wall-Winde bekannt seyn. Je unreiner aber die See, desto mehr wächst die Gefahr vor die, so darauf schiffen. Man hat daher in Stockholm, wo die Ausfuhr und Einfahrt wegen der Scheeren höchst übel ist, ein Lootsen-Comtoir errichtet. In Hamburg ist eine Lootsen-Gesellschaft, diese hat einen Capitain, und kreuzet mit einem Schiffe beständig im Munde der Elbe.

Man hat dergleichen auf den Flüssen auch besonders nöthig, wo sich die Tiefen oft verändern. Es ist zu bewundern, daß so viele Schiffe am Hafen stranden, wenn solche treffliche Anstalten zu ihrer Sicherheit gemacht werden. Haben wir aber nicht zu Lande Boten gesehen, die sich besoffen und nüchtern Verräther gewesen, und Officier, welche klüger als die Boten, ihre Nachweisungen verlacht, und unglücklich geworden.

Loots. Lootsmann. Pilote. Ist ein Steuermann, welcher der Gegend, Rheede, der Anfuhrt eines Hafens vollkommen kundig, und die ein- und abfahrende Schiffe auf- und abzubringen pfleget. Es ist dieses eine wichtige Arbeit, weil die Zugänge zu den Buchten oft unrein, durch Sand-Bänke und Klippen eingefaßt werden, und daher ohne einen kennenden Führer schwere Fahrt haben. Ein Lootse, wird, ehe man ihn dazu verordnet, vorhero auf der Stelle geprüft und befragt. So bald er dazu bestellt worden, muß er seine Schaluppe mit Ankern und Rudern stets fertig, und sich bereit halten in See zu gehen, so bald es nöthig ist. Die Schiffe fordern den Lootsen, wenn sie vor Anker gehen oder flaggen. In einem Hafen gehen die Lootsen, so bald sie ankommende Schiffe sehen, entgegen, sie mögen flaggen oder nicht, und die Schiffe, müssen sie bezahlen. So bald der Lootse am Boord, ist er es, von dem alles auf denselben ankommt. Der Schiffer muß seine Leute anhalten, daß alles, was er in Steuer und Seegel befiehlt, sogleich geschehe, weil er sonst den etwannigen Schaden nicht ersetzen darf. Es ist keinem Fischer oder Schiffer, der nicht ein verordneter Lootse ist, anders, als in dem Falle erlaubt, ein Schiff aufzubringen,

gen, wenn keiner davon auf das Flaggen an Boord gekommen. Diese Lootsen müssen beständig das Fahr-Wasser beobachten, ob sich etwas daran verändert hat, und dieses sogleich an die Hafen-Meister melden. Die verschiedenen See-Rechte, als die von der Nord- und Ost-See sind in Ansehung der Piloten-Handthierung nicht völlig einstimmig. Auf der Elbe muß der Lootse fünf und zwanzig Jahr wenigstens, und nicht über funfzig seyn. Er muß befragt und geprüft, auch ein Schiff von ihm allein eingebracht worden seyn. Die Bezahlung des Lootsen ist auch fest gesetzt, und zwar nach der Tiefe des Märks oder der Wasser-Linie vom Fuß ein gewisses. Es wäre unmöglich, alles, was hierüber durch die See-Rechte Anordnungen, in verschiedenen Ländern angenommen worden ist, aus einander zu setzen. So viel müssen wir noch sagen, daß ein Schiff eben sowohl, wenn es auslauft, als wenn es eingehet, Lootsen haben muß, diese müssen das Schiff bis in die hohe See bringen, ehe sie zurücke kehren. Man findet Gesetze, wie ein besoffener Lootse zu bestrafen, was man außerordentliches und gewöhnliches Loots-Geld, wie auch, was man Trink-Geld nennen, nicht weniger, daß diese Leute oft den Reisenden Versprechungen abpressen, um sie bald an Land zu bringen. Ein anderer Artikel sagt schon, was in Hamburg vor Anstalten gemacht sind. In Pillau sind Lootsen sehr nöthig, und die Anmerkungen einiger Schriftsteller, mit Anhäufung und Vermehrung der Beschwerlichkeit, so die Schiffe, welche hier anlegen wollen, heben sollen, indem sie die Lootsen bezahlen müssen, sondern sich durch ihr lächerliches vollkommen aus. Ich frage, warum verschreyen sie denn nicht die Fahrt auf Petersburg von Cronschlot an.

Lootsmanns Fahr-Wasser. Ist eine See-Strecke, wo ein Unbekannter nicht ohne Gefahr seegeln kann, sondern sich von einem Lootsen führen lassen muß.

Lorrendreyerey. Eine niederländische Redens-Art in See-Sachen besonders, und heißt so viel als Veruntreyung, Unterschlagung der herrschaftlichen Zolle. Lorrendreyerey treibt der Schiffer der Contrabande führet, oder gar mit dem

Feinde Verständniß hat, so viel als Unterläufer. Sie treibt ferner, der, wie neulich in Frankreich geschah, Holz in Ballen statt assecurirter Güter packt, und das Schiff selbsten sinken macht.

Lotcke. So nennen die Kirgis Cosacken die Kahne. Ihre Vorfahren haben damit auf dem caspischen Meer Räuberey getrieben. Man hat noch eine Art Binneländer in West-Preussen, die man Löschen nennet, auf den Land-Seen und der Weichsel.

Loxodromisch. Ist die Fahrt des Schiffers, wenn die Linie seines Curses, die auf der Charte verzeichnete Mittags, und Breiten-Zirkel, schief durchschneidet. Aber alle Fahrten sind es, so bald sie nicht mit dem Mittags-Zirkel oder dem Aequator parallel ist.

Lucke. Ist ein viereckigtes Loch in dem Verdeck, wodurch man auf Treppen herauf und herunter steiget. Dieser Lucken sind ordentlich in großen Schiffen vier. Eine, die größte zwischen dem Focke-Mast und dem großen, die zweyte zwischen dem Focke-Mast und dem Vordertheil, die dritte, die Proviant-Lucke, zwischen dem großen Mast und dem Besaan, die vierte zwischen dem Besaan und dem Hintertheil. Durch diese Lucken und Treppen hat man mit den übrigen Verdecken und dem Raum Zusammenhang. Außer diesen großen Lucken sind noch kleinere für die Pumpen. Auf den Kriegs-Schiffen werden die Lucken mit Netzen von Tau-Werk vermacht, damit der Canon Rauch zwischen den Verdecken heraus kann, sonst aber und bey dem Sturm mit den Lucken-Deckeln zu gemacht.

Lusoria oder Lembus. So nenneten die Römer die Fahrzeuge, welche sie zur Bedeckung der Flüsse und der Provinzen unterhielten, so an denselben lagen. Diese Einrichtung hat sich unter den Kaisern angefangen. Sie hatten oft doppelte Steuer-Ruder. Die Truppen, so darauf dienten, hießen Lembarier, sie wurden auch in die Land-Lager gezogen, und wir finden im Hyginus, daß sie im Vortrupp marschirt haben, siehe Lembus.

M. Maad.

Digitized by Google

M.

Maad. Heißt allerley Gesinde auf dem Schiffe. Maadschaft das gesammte Schiffvolk.

Mahame. Eine türkische Galeasse, kleiner als die Venetianischen.

Mackelos. Ein schwedisches Schiff in uralten Zeiten, welches bis zweyhundert Canonen geführet hat, sagt man. Man kann auch vor dieses Fahrzeug, wie vor andere von der Zeit und Gattung merken, daß dadurch gar kleine Stücke, vielleicht Doppelhacken zu verstehen.

Maehl-Brief. Ist der Vertrag, den die Besteder mit dem Schiff-Bauer, wegen Erbauung eines Fahrzeuges, schließen. In demselben wird angezeigt, wie lang der Kiel, wie hoch von Boord es seyn, wie viel Lasten es halten, die Zeit, wenn es fertig werden soll, und auch das verdungene Bau-Lohn verschrieben wird. Der Schiff-Bauer heißt der Annehmer.

Magnet. Metallischer Stein in den Eisen- und Kupfer-Minen zu finden. Er hat folgende Eigenschaften zu seiner Empfehlung vor die Aufmerksamkeit des Naturforschers. 1) Er ziehet Eisen an, Plinius, der so viel erzählt, und dem man so viel getrost nach sagt, lehret uns, ein Bauer hätte dieses entdeckt, da er bemerkt, daß die eisernen Nagel unter seinen Schuhen, und der Ring um seinen Schäfer-Stock auf dem Steine, darüber er gieng, fest hängen blieben. Diese Eigenschaft ist noch nicht genutzt. Die 2) welche wichtiger im Gebrauch geworden, ist seine Richtung gegen Norden, mit der 3) der Declination und Inclination verbunden. Zum 4) theilet er alle dieses sonderbare dem Eisen mit. Wir handeln von diesen Umständen unter dem Artikel Nadel, Abweichung, Neigung; mit dem übrigen hat der See-Mann jetzo noch nichts zu thun.

Man ziehet eisenfarbige Magnet-Steine aus China, Bengala und besonders aus Norwegen. Man beurtheilet ihn aus seinem äußeren Ansehen als gut, wenn er fein dicht, ohne Löcher, von einer Farbe und Materie in ganzen schwarzglänzend ist, ob gleich auch röthliche sehr gute vorhanden.

Die

Die Nadel zu ſtreichen fähret man mit dem Nord-Ende derſelben, welches durch die Lilie gemeiniglich bemerket wird, auf den Süder-Pol des Magneten von Süd gegen Norden, und mit dem Nord-Pole des Magneten, ſtreichet man von dem Süd-Pol der Nadel nach ihrem Nord-Ende. Da es nöthig iſt, dieſe Pole an dem Steine zu kennen, ſo leget man ihn in ein Schächtelchen, ſetzet es auf Waſſer, und bezeichnet das Ende deſſelben, ſo ſich gegen den Nord der Welt wendet. Man pfleget ihn mit eiſernen Plätchen einzufaſſen, und die Pole dadurch zu bezeichnen. Seine Kraft zu erhalten, pfleget man ihn in Eiſen-Feil zu legen u. ſ. w.

Maletoſte. Ein Schiff in Paris auf der Seine, darauf die Commiß der Einfahrts-Zolle ihre Beſichtigungs-Fahrt halten.

Manöver. Dieſes Wort ſo im Franzöſiſchen von weitſchweifiger Bedeutung iſt, wird wegen der Bequemlichkeit, dadurch verſchiedene Dinge, obgleich nicht gar genau zu bezeichnen, auch in der Materie von der Schifffahrt mit Bequemlichkeit beybehalten. Es bedeutet hier eigentlich dreyerley. Erſtens, alles Tau-Werk, ſtehendes und laufendes, und was dazu gehöret; zweytens, die Arbeit der Matroſen an demſelben, und denn drittens, die Kunſt, das Schiff durch Steuer und Seegel zu regieren, man ſchrieb vor letztern viel theoretiſch, beſonders, wie ich jetzt auf feſtem Lande. Ich würde das erſte Betauen, Tau-Werk, das andere das Handthieren, das dritte die Steuer-Arbeit nennen.

Manövre der Flotten. Sind verſchieden, ſo wie ihre Anordnung. Eine Flotte macht ſolches entweder zugleich, oder ein Schiff nach dem andern. Sie legen zugleich, oder eines nach dem andern in einem Punkt um u. ſ. w.

Maraham oder Groß-Para Compagnie. Iſt dieſelbe Geſellſchaft in Portugall, davon wir unter ihrer andern Benennung der afrikaniſchen Avanturiers geredet haben. Sie hat Octroy auf zwanzig Jahre.

Mark-Schiff. Sind auf dem Rhein gebräuchlich; ſie fahren von einer Stadt zur andern.

Mare Vermejo. See in Nord-Amerika neben Neu-Mexiko und California.

Marinen-

Digitized by Google

Marinen-Gelder. Hießen vormals im Brandenburgischen gewisse Gelder, welche jeder, der ein Civil-Amt bekam, zum Behuf des Schiff-Wesens bezahlte; sie waren insgemein ein halbes Jahr Gehalt, und sind nach der Hand zur Rekruten-Cassa geschlagen worden.

Marnois, siehe **Chaland.**

Marsch-Ordnung, s. **Marsch-Linie.** Die erste ist, wenn man die Flotte in die Linie dicht am Winde stellt, in welcher man vermuthet, daß man werde schlagen müssen, alsdenn lauft die Flotte nach dem beliebigen Striche. Man hält diese nicht vor gut, und dagegen marschieret man lieber in drey Colonnen, die parallel gegen eine Linie dicht am Winde sind.

Die Colonne muß ihre gehörige Distanzen behalten, dieses bestimmt man dadurch, daß man beobachtet, daß das erste Schiff einer Colonne gegen das mittelste der zweyten Colonne hin umwenden könne. In dieser Ordnung kann man dicht am Winde mit Breit- und Rücken-Wind laufen.

Mars Duip Ist die Meer-Enge zwischen Nord-Holland und der Insel Texel.

Marsiliane. Hat den Namen von St. Markus-Löwen in der Flagge, ist Venetianisch, im Golfo und der epirotischen See gebräuchlich. Es hat dasselbe ein viereckigt Vordertheil, die größte Gattung vier Masten, die andern nur drey, und führet vierzehen bis funfzehentausend Centner.

Mars, siehe **Mast-Korb.**

Mars-Seegel. Heißt das Seegel, welches an der großen Stange befindlich, (siehe Seegel).

Maschinen. Unter diesem Namen verstehe ich die Kriegs-Maschinen, deren sich die Kriegs-Schiffe gegen einander bedienet haben, ehe die Canonen und das Feuer-Gewehr in Gebrauch gekommen, welche uns gegen die rühmlichen Eigenschaften und die Beschreibungen von Nutzen anderer Kriegs-Maschinen betäubet haben. Die Maschinen auf den Schiffen der Alten, waren erstens der Wurf-Zeug, Brände, Steine, Balken, Kugeln, Feuer-Werk, Fuß-Angeln, die zum Theil nach Art der heutigen Pech-Kränze zugerichtet wurden, in die feindlichen Schiffe von ferne zu werfen. Die Beschreibung dieser Maschinen, findet man, wiewohl noch nicht mit aller möglichen

möglichen Deutlichkeit im Alten und Neuen. Zweytens, Maschinen, welche in der Nähe gebraucht wurden, als Krane, die auf einem Angel beweglich, große Massen erhoben und aufs feindliche Verdeck warfen. Drittens, der Hebel den Vegetius Asser nennet, es war ein dünner und langer Balken, der wie die Antenne am Mast beweglich hieng, und auf die Art, wie ein aufgehangener Sturm-Bock auf beyden Seiten gegen die auf dem Verdeck befindliche Soldaten gestoßen, diese dadurch zu Boden geschlagen, auch wohl das Schiff, weil der Balken mit Eisen beschlagen war, durchlöchert werden konnte. Viertens, die auf einer langen Stange gerichtete Sense, dadurch das Seegel- und Tau-Werk zerschnitten ward. Fünftens, der Corvus, dem wir einen besondern Artikel einräumen. Sechstens, endlich erwehnen die Schriftsteller der Bipennis, Schiff-Art, Enter-Beil, die unter andern auch dazu diente, die Stricke, womit das Steuer-Ruder am Cörper des Schiffes befestiget worden, abzuhauen.

Maschinen-Schiff. Ein zum Brande in den feindlichen Hafen mit Kunst-Feuer angerichtetes Fahrzeug. Jambelli hat sie bey der berühmten Belagerung von Antwerpen zuerst aufgeführet, die Brücke des Herzogs von Parma in Brand zu stecken. Man giebt den Engelländern die Schuld, daß sie solche Erfindung zuerst zu Verwüstung ganzer See-Städte anzuwenden bemüht gewesen. Die Maschinen-Schiffe erschienen in der That unter der Regierung Wilhelms des III öfters. Eins kam vor St. Malo, wir wollen dessen Beschreibung, wie sie der französische Schriftsteller P. Daniel aufbehalten hat, zuerst anführen, und alsdenn auch das sagen, was wir bey den Engelländern gefunden. Man wird sich hieraus von denen, nach diesem System gebauten, einen Begriff machen können. Das Gerippe, sagt P. Daniel, war dazu, wie zu einem kleinen Fahrzeug, vier und dreyßig Fuß lang, achtzehen Fuß hoch und neun Fuß tief gebauet. Auf dem Kiel lag Ballast, darüber war eine Decke von Bolen zur Bettung vor zehentausend Pfund Pulver in Fässern. Ueber diese lag ein Verdeck von Mauer-Werk ein Fuß dick,

auf

auf demselben befanden sich fünf hundert gefüllte Bomben und Carcassen mit Stupinen, und zwey Fuß Mauer darüber. Das Casteel war mit funfzig Fässern Feuerwerk angefüllt, auf dem obern Verdeck lag altes geladenes Geschütz, und die Brand-Röhren davon giengen bis in das Pulver.

Alle diese Anstalten haben, sagt P. Daniel, wenig Nutzen gehabt. Die Maschine zerschlug, da sie vor St. Malo sprang, die Fenster und Dächer der Stadt, und tödtete den der sie angesteckt hatte. Man fand einen Theil derselben unverbrannt auf dem Ufer liegen, und nach diesem, sagt der Autor, sey seine Beschreibung gemacht worden. Die Englischen Geschichtschreiber machen, ich muß sie auch anführen, viel aus dieser Maloer Maschine, sie beschreiben sie aber als einen gewöhnlichen Brander, mit einiger veränderten Dekoration. Sie sagen, das Schiff blieb auf der Seite liegen, und kam nicht nahe genug, um seine Wirkung zu thun. Die Nation schien damit ziemlich zufrieden, und ließ eine schöne Münze schlagen. Es kann nicht wahr seyn, daß der Erfinder der Maschinen hier seinen Tod gefunden. Der Herr Meesters, welcher sie gebauet hatte, erscheinet noch in der Unternehmung der Engelländer auf Dünkirchen und Kalais, bey der hierzu bestimmten Flotte die siebenzehn Maschinen-Schiffe hatte. Die erste verbrannte bey Dünkirchen, wie die Maloer zu geschwind, die zweyte ward von der Fluth auf die Seite geworfen. Man wird hieraus die Mittel gegen diese Maschinen gewahr. Die Franzosen waren von dem Vorhaben unterrichtet und bedacht gewesen, die Einfahrt und das Ufer am Bollwerke mit großen Pfählen zu verrammen, und auf der andern Seite Schiffe zu versenken.

Die Franzosen haben eine andere Art von Maschinen-Schiff, im Jahre 1688. gebauet. Auf einer Flute war in Toulon eine ungeheure Bombe angebracht worden, welche gegen Algier gebraucht werden sollte, sie war länglicht rund, enthielt sieben tausend Pfund Pulver, und lag auf alten Canonen, wie auf einem Gerüste, durchaus eingemauert. Ueber dem Mauerwerk auf dem Verdeck wurden bis zum Springen überladene Stücke, Bomben und anderes

Feuer-

Feuerwerk gelegt. Der Zünder der großen Bombe war ein Flintenlauf, sein Zeug zum Brennen aber so eingerichtet, daß er eine Stunde dauern sollte, er reichte bis in die Mitte der Pulver-Ladung. Sie war selbst neun Fuß lang, und im Durchmesser fünf Fuß sechs Zoll dicke. Man hat sie niemals gebraucht, sondern vergossen. Bey dieser Gelegenheit fand sich, daß die Bombe im Guß verdorben worden, und daß der Zünder nicht bis zum Pulver gebrannt haben, sondern vom Schlamm erstickt seyn würde. Gleicher Zufall ist zweifelsohne, denen Engelländern auch bey ihren Maschinen begegnet, daher sie das Feuer ans Gebäu des Schiffs legen mußten. Ein Geschützkundiger urtheilet von allen diesen Schuß-Maschinen, sie taugen nichts, denn das Wasser, auf welchem das Fahrzeug schwimmt, thue dem Pulver nicht gehörigen Widerstand, um es nach oben wirken zu machen. Die Gegenschwebung des Wassers ist der hundertste Theil von dem Widerstande, den das Land giebt, und daher geht die Wirkung in die Tiefe um desto mehr, da man noch dazu durch alle mögliche Weise, und durch aufgelegte Lasten den obern Ausbruch verhindern muß. Dieses und die Ungewißheit des Zünders sind zwo Ungelegenheiten, die immer zu befürchten stehen. Zu diesem kommt noch der Umstand, daß Schiff-Leute und Piloten, denen man die Heranbringung des Fahrzeuges überlassen muß, aus Eigensinn, Feigheit, und der Unwissenheit bey denen ihnen neuen Werkzeugen, offenbar die Ausführung hindern.

Mast-Galeeren. Ihrer sind zween, ein großer (Albero Maestro) er stehet in der Mitten der Galeere, ist sechzig Fuß hoch ohne Wände, dem ohngeachtet können die Matrosen auf denselben, an Stricken mit Knoten versehen, steigen. Seine Seegel-Stange ist noch einmal so lang, das heißt hundert und zwanzig Fuß. Der zweyte oder kleine Mast, (Trinquett Trinchetto) ist vierzig Fuß lang, hat eine Seegel-Stange von achtzig Fuß, und stehet gegen dem Vordertheil des Fahrzeuges. Man hat in Dünkerken einen dritten Mast vor die Galeeren bestimmt, der Artimon hieß, und hinten auf die Galeere, gegen des Hintertheils Cabinet gesetzt werden konnte, wenn

wenn man wollte. Er war zwanzig Fuß lang, und hatte eine Seegel-Stange von vierzig Fuß.

Mast-Keile. Sind Enden von Mast-Wangen, welche dazu dienen, die Schiffe zu füttern, damit die Bäume nicht zu weit stehen.

Mast-Korb: Mars. Ist eine runde Scheibe aus starken Balken oben an den Mast, die Wände des zweyten Uebersatzes daran zu befestigen, auf demselben stehen die Matrosen, welche das Tauwerk und die oberen Seegel des Uebersatzes bedienen, welcher in den ersten beym Eselshaupt eingepfropft ist, und die große Steuge heißt. Auf diesen Körben stehet ferner der Wachthabende Matrose ordentlich auf dem Mars der großen Steuge. Wenn aber das Bram-Seegel wehet, so setzt er sich auf die Seegel-Stange. In üblen Wetter, oder bey gefährlicher See, stehet er auf dem Focke oder Boegspritts-Mars. Im Gefecht werden Matrosen mit Flinten, auch kleine Stücke oder Passen darauf angestellet, welche auf die Feinde über das Geländer (Mars-Ränder) so darum gehet, und das darum gezogene Schanz-Kleid, wegfeuren. Auf jedem sind Gefässe, (Tobben) eigentlich zerschnittene Fässer, darinnen Granaten und anderes Feuerwerk fertig lieget, mit Tauen fest gemacht, und zur Vorsicht mit Fellen bedeckt. Verschiedenes Tau-Werk gehet durch darinnen gelassene Oeffnungen.

Große Schiffe haben ordentlich vier Mastkörbe, als den großen Mars, den Besaan, den Focke- und Boegspritt-Mars. Obgleich aber an den zweyten Uebersätzen der Maste nur Kreuz-Hölzer sind, so nennet man sie doch auch, wiewohl uneigentlich, Marse.

Auf weiten Reisen, besonders unter dem heissen Strich, wo man oft Windstille hat, pfleget man zum bequemern handthieren der oberen Seegel, zwey fertige Marse einzunehmen, um sie denen auf dem großen Mast und dem Besaan befindlichen zu zu fügen. Auf der mittelländischen See saget man Gabie Gabion, von dem letzten welschen Worte, welches einen Käficht bedeutet. Vermuthlich, weil diese auf dem Mast angebrachte Stelle vor den wachenden Matrosen, den die Holländer Uit Kuiker nen-

nen, einem Vogelbauer verglichen werden kann.

Mastlos. Heißt ein Schiff, wenn es seine Masten verloren. Man sagt, das Schiff hat diesen oder jenen Mast verloren; man hat dem Schiffe die Masten abgenommen. Dieses geschiehet, wenn ein Schiff ohnbetakelt liegen bleiben soll.

Masten. Sind große länglicht runde in den Schiffen aufgerichtete Bäume, an welchen man die Raa oder Seegel-Stangen und Taue fest machet. Plinius schreibet die Erfindung der Masten und der daran befindlichen Seegel-Stangen dem Dädalus zu. Andere nennen mit den Aegyptern die Isis als Erfinderinn. Aber was hat der Aegypter nicht erfunden? Und warum war diese Nation doch bis zum Sesostris auf der See so fremde? Einige kleine Schiffe haben nur einen Mast, größere zwey, andere drey ꝛc. Es giebt auch sehr große Schiffe, die vier Maste außer dem Boegspritt haben, dergleichen ist die Marsiliane mit einem doppelten Besaan, sie würde, das Boegspritt zu rechnen, fünfmastig heissen müssen. Jeder von diesen Bäumen hat zwey bis drey Stücke oder Uebersätze. Wir wollen die gewöhnlichen besonders betrachten.

1) Der Mittel-Mast, der große Mast, ist der stärkste und höheste von den andern, er stehet, wenn drey da sind, in der Mitte, oder auch etwas mehr nach hinten, wenn das Schiff rank von Holz ist, wie in den meisten holländischen Gebäuden. Er gehet durch alle Verdecke durch, herunter in den Raum, wo er auf dem Kielschwin ruhet. Hier ist er, so wie die andern, zuweilen mit eisernen Ringen verwahrt. Er wird wie die andern, um mehrerer Festigkeit willen, mit Tauen in verschiedenen Stellen bewickelt, getheeret, und schwarz angestrichen. Er giebt dem Mars, Raan und Seegel, so an ihm sind, den Beynamen groß. In der mittelländischen See heißt er Albero Maestro, Arbre Mestre. Sein erster Aufsatz heißt die große Steuge, der zweyte die große Braam-Steuge. 2) Der vorderste Mast des Schiffes, heißt Focke-Mast, sein erster Aufsatz die Vor-Steuge, oder Fock-Steuge, der zweyte die vor Braam-Steuge. 3) Der hintere Mast heißt Besaan, stehet so weit als möglich vom großen ab, damit

damit man sein Seegel vergrößern, hinterwärts damit handthieren, und das Steuer ungehindert brauchen könne. Sein Uebersatz heißt die Kreutz-Steuge. 4) Das schief vorwärts hinaus liegende Boegspritt hat einen gerade in die Höhe stehenden Uebersatz, der heißt die Bug-Steuge, Blind-Steuge. Alle Masten stehen meistens nicht gerade, sondern etwas hinterwärts zurück hangend, um dem Winde desto besser zu widerstehen, doch man neiget sie zu gewisser Zeit und in gewissen Ländern auch vorwärts.

Man könnte wohl solche Bäume finden, wie man zu Masten im Ganzen brauchet, aber man hat gute Ursachen, warum man die Absätze macht. Denn zuweilen müssen die Schiffe die oberen Stücke abnehmen. Wenn der Mast bricht, so gehet nur ein Uebersatz verloren, und kann wieder hergestellet werden. Dem ohngeachtet giebt es noch verschiedene Schiffer, welche den höchsten Baum so sie haben können, lieber, als Uebersätze pflanzen. Sie begehen aber Fehler, und ihre Schiffe verlieren dadurch in mancherley Absicht. Alle Uebersätze werden beym Eselshaupt, durch den daran befindlichen Ring eingesetzt; sie werden mit dem untern Ende durch einen viereckigt geschmiedeten eisernen Bolzen, welcher der Schlüssel heißt, verbunden, und überdem mit Tauwerk zusammen verschnüret.

Ein guter Schiffer der sein Werk versteht, nimmt zu den Stücken über den Mars oder so genannten Steugen, ingleichen zum Boegspritt gern nordische Masten; denn es ist hier, bey Gelegenheit zu merken, der Erfahrung der Schiffer gemäß, daß das nordische Holz und das so auf dem mittlern Theile der Gebirge wächst, allezeit dauerhafter und weniger mit Knoten und schlechten Fasern versehen, als anderes. Das beste Holz zu Masten überhaupt, sagen einige, sind die Lier-Bäume und Kiefern.

Aus der Nothwendigkeit, über den wichtigen Punkt der Bemastung gehörige Gewißheit zu haben sollte man schliessen, daß man nach der so langen Bearbeitung des Schiffbaues, hierüber wenigstens solche Sätze in Uebung gebracht, welche die Erfahrung bestätiget habe. Aber die Erzählungen von Rei-

sen zeigen uns das Gegentheil. Die neu erbaute Fregatte, Boudeuse, so die Welt umschifft hat, hatte zu hohe Masten und konnte nicht vom Flecke. Wie mancher Capitain wird unglücklich, weil er die Fehler der Struktur seines Schiffes zu spät gewahr wird. Man macht der Gewohnheit nach, die Masten auf Schiffen zu weiten Reisen, allemal im Verhältniß niedriger und dicker. Sie werden nach der gewöhnlichen erwähnten Art ein wenig gegen das Hintertheil liegend gestellet, und vermittelst der Wand des Stags und andern Tauwerks so erhalten. Dieses geschiehet, damit sie dem Winde bessern Widerstand leisten. Einige krümmen ihre Masten durch den Stag, einen genannten starken Tau, aus eben den Ursachen. Der Focke-Mast ist nicht so stark als der Mittlere, reicht auch nicht bis in den Raum, sondern steht auf den Vorsteeven, da, wo diese mit dem Kiel gezapft sind, gerade in die Höhe, und trifft daher in den gewöhnlichsten Bauen auf ein Fünftheil der Schiffs-Länge, von vorn zu rechnen, ist niedriger als der große, und dieses darum, damit die Seegel am Mittel-Mast besser gebraucht werden können. Die Masten müssen nicht zu hoch seyn, wir haben diesen Fehler oben erwehnet. Die Ursache ist, sie drücken das Schiff beym seegeln vorn herunter. Der Fehler ist bey langen Sarter merklicher als bey runden. Die rechte Stelle der Masten, es mögen nun zwey oder drey seyn, ist da, wo sie das Gleichgewicht des Schiffes am besten erhalten. Hierinnen aber ist es, wie in Ansehung der Höhe der Maste, auch ländlich, sittlich, und wenig Theorie unter den Baumeistern. Man müßte denn die vom Meister auf Lehrburschen überlieferte Verhältnisse, Theorie heissen. Es giebt genug alte Recepter, alte National-Bräuche ohne Beweis ꝛc. Die Franzosen machen den großen Mast drey halben Breiten des Schiffes gleich; die Engelländer halten ihn kürzer; die Holländer masten noch höher als die Franzosen. Die Türken sind aber besonders wegen ihrer hohen Masten bekannt.

Ich will zur Erläuterung und nicht aus Parteylichkeit, einige Verhältnisse der Franzosen anführen. Bey ihnen ist der große Mast $\frac{1}{40}$ der Schiff-Länge dicke, und verjüngt sich

nach

nach oben. Der Focke-Mast ist niedriger als der große. Der Besaan ist in der Höhe $1\frac{1}{3}$ der Länge des Haupt-Balken gleich, und $\frac{1}{48}$ seiner Länge dick. Der Boegspritt ist $1\frac{1}{2}$ mal so lang, als das Schiff breit ist, seine Dicke $\frac{1}{26}$ seiner Länge.

Mast-Saaling, oder Esels-Haupt.

Mast-Top. Ist der obere Theil des Masts über dem Mars bis ans Eselshaupt, er ist sechs oder achteckigt, und mit der Steuge genau vereinigt.

Mast-Wangen. Sind runde, und von innen eben so ausgehohlte lange Stücke Holz, welche man zu Verstärkung des Masts auf beyden Seiten an ihn bindet.

Masulet. Eine Indianische Barke, deren Ränder mit Gras bewachsen seyn sollen.

Matätschen. Nennet man die Holz-Flösse, welche die Oder herunter aus Ober-Schlesien kommen.

Matrosen. Sind die See-Leute, welche zum führen und regieren des Schiffs gehören, sie helfen alles in dasselbe ein- und ausladen, arbeiten am Tauwerk und Seegel, steuern nach ihrer Ordnung ein Quartier, holen und machen Holz und Wasser, gehen an die Pumpe und Winde, helfen im Gefecht den Canonier, fechten selbst beym entern und auf dem Verdeck, nachdem sie abgetheilet sind. Man hat sie bey Landungen als Soldaten zum Angriffe, und zu Bedienung der Canonen mit Nutzen gebraucht. Einige werden zwischen die Verdecke gesetzt, arbeiten am Tauwerk, theils an der Winde die Seegel zu richten. Der Matrose welcher ans Steuer gesetzt wird, muß beständig die Bussole vor Augen haben, den Steuer-Stock gerade halten, und gegen rechts oder links stossen, wie es die Sache erfordert und ihm befohlen wird. Er muß wissen dem Steuermann richtig zu antworten, wenn er fragt, wohin er das Gallion habe. Der steurende Matrose giebt zugleich auf die Sand-Uhr oder Glas acht, und läßt sie nicht unrichtig machen; er lautet wenn das Quartier aus ist, um die neue Wacht, besonders den, der ihm folgen soll, herbey zu holen; er zeigt an, wenn er ein Schiff u. s. w. gewahr wird. Die Matrosen oder die Maadschaft bleiben das vornehmste Erforderniß einer Flotte. Da sie mit dem

Seegel- und Tauwerk vollkommen fertig, nach den gegebenen Signalen, umzugehen wissen, und der See gewohnt seyn müssen, ehe sie auf einem Kriegs-Schiffe mit Nutzen dienen können: so ist in dieser Rücksicht eine starke Schifffahrt zur Handlung, einer Kriegsflotte besonders förderſam. Engelland, Frankreich und die Niederländer lehren uns dieſes.

Die Menge der Schiffe zum innern und äußern Handel, zum Anführen der Kohlen aus den nordiſchen Provinzen, geben denen Britten zum Exempel, ſchon ausgelernte See-Leute zum Dienſt der Admiralität, zum Dienſt vor die zur Bedeckung der Kauffahrer und Küſten auf angewieſenen Poſten, oder in der See als Bedecker gebrauchten Schiffe des Staats her. Der Staat unterhält davon beſtändig ſo viel, als die Umſtände vor das Jahr zu erfordern ſcheinen, im Solde. Dieſe ſind wirklich im Dienſt, entweder auf Schiffen, oder auf den Werften zur Arbeit, und in den Hafen zum Dienſt und Wachten u. ſ. w. Im Jahre 1771. hatte Groß-Brittannien fünf und dreyßig tauſend Matroſen im Solde, wozu es die See-Soldaten mit rechnete, und vors Jahr 1772. ſind im letzten Parlament fünf und zwanzig tauſend derſelben bewilliget worden. Sonſt pflegte in Friedens-Zeiten ihre Zahl nur bis ſechzehn tauſend zu gehen. Man weiß, warum man jetzt ſo ſtark iſt. In Kriegs-Zeiten braucht ein Staat natürlicher Weiſe mehrere Matroſen. Wir wiſſen daß Groß-Brittannien im letzten Kriege in gewiſſen Jahren ſiebenzig tauſend gehabt habe.

Dieſe vortheilhafte Umſtände verſichern dem brittiſchen Reiche eine große Anzahl geübter Matroſen. Von ſolchen werden im Nothfall die Königlichen mit Gewalt gepreßt. Man hat bey den letzten Anſtalten, zu dem befürchteten Krieg mit Spanien, ſtark gegen das Preſſen geredet, welches wirklich bey einer Nation, die ſo eiferſüchtig auf ihre Freyheit iſt, widerſinniſch ausſieht, indem man die Einwohner auf eine Zeit und in gewiſſer Art der leichtſinnigen Willkühr der See-Leute preiß giebt, welche viel Unordnungen dabey zu begehen, und denen, ſo ſie mit Gewalt zu Matroſen machen wollen, Gelegenheit geben, ſich zur Wehre zu ſetzen. In

der

der Zeit des Pressens ist wirklich ein Theil der Nation gegen den andern nicht nur in Furcht, sondern auch im Kriege. s. Pressen. In Frankreich werden sie aus denen an der See liegenden Provinzen, nach gewissen Abtheilungen herbey geschafft. Alle See-Leute sind in Register gesetzt; man schätzt die Zahl derselben auf siebenzig tausend, sie sind in sieben Classen vertheilet, jede muß drey bis vier Jahr nach der Eintheilung auf den königl. Schiffen dienen, sonst ist ihnen erlaubt, mit Kauffahrern zu schiffen. In Holland wirbt sie der Capitain des Schiffes. In Rußland liefert sie der Staat von denen ausgeschriebenen Rekruten. In Schweden hat man eine Einrichtung vorgeschlagen, daß man die Matrosen wie die Garnison-Truppen erhalten will. In wohl unterhaltenen See-Staaten, werden jährlich gewisse Schiffe in See geschickt, darauf die Matrosen den Dienst lernen. Man kann wohl einsehen, daß ein Matrose eines Kauffahrers noch verschiedenes lerne, wenn er an Boord der Kriegs-Schiffe kommt. Man stellt auch Schiff-Gefechte an. Der Kaiser Leo befiehlt seinem General, er sollte jeden See-Soldaten besonders üben, und denn auch jedes Schiff. Die Soldaten mußten sich hiebey des Degens und Schildes bedienen. Hierauf sagt er, soll sein Admiral die Flotte in zwo Abtheilungen setzen, welche bald vor sich, bald zusammen, alles was gegen den Feind geschieht, machen müssen. Man müsse sich hiebey langer mit Eisen beschlagener Stangen bedienen, um die Schiffe aufzuhalten, damit sie sich beym Auflaufen nicht beschädigen. Kurz, man muß ihnen alle Bewegungen lehren, und sie so bilden, daß sie am Tage einer Schlacht weder durch das Geschrey noch anderes Lerm verwirrt gemacht werden, und falsche Manöuvres machen. Die See-Mächte üben heute ihre Matrosen auch; denn ohne dieses sind auch öfters nach Ost-Indien gereisete auf den Kriegs-Schiffen fremde,

Matrosen der Hafen-Wache. Sind diejenigen, welche in einem Hafen zu Bewahrung der Schiffe und der Niederlagen gehalten werden. Sie sind in Abtheilungen unter gewissen Officieren, so Equipagen-Meister heissen, vertheilet, und unter dem Befehl des Hauptmanns

vom Hafen. Man hat auch zu ähnlichem Behuf zuweilen See-Soldaten.

Matrosen-Lohn. Heißt das Geld oder der Lohn, den die Matrosen bekommen. Sie werden aber entweder auf die gänze Fahrt gemiethet, oder auf gewisse Zeit, und erhalten alsdenn Monatgeld. Sie fahren aber auch auf Profit und Part, und erhalten viel oder wenig, nachdem die Fahrt gewesen.

Mattenschüttlen. Ist ein Recht der Schiffs-Kinder, von einer Ladung Korn etwas vor sich zu behalten. Die hansische Schiffs-Ordnung aber hat es abgestellt. Da man die Matten zum Verpacken des Korns gebraucht, scheinet die Ableitung des Worts gar leicht.

Menay. Eine Meerenge zwischen Nord-Walles und der Insel Angelesey.

Meer. Welt-Meer. Ist die gesammte Wasser-Masse, so die Erdkugel umfliesset. Außer der ihr eigenthümlichen Bewegung von Morgen gegen Abend, die besonders unter den Wende-Zirkeln merklich ist, und mit einem daselbst beständig herrschenden Ost-Wind übereinstimmet, und einem Zug von den Polen gegen die Linie, kann man das Meer ein stehend Wasser nennen. Die Bewegungen seiner Fläche, so Winde, Ströme, Fluth auf demselben verursachen, rühren von äußern Ursachen her. In dem Sturm selbst soll einige Faden tief wenig Unruhe zu spüren seyn. Man theilet dieses ganze in vier Hauptheile oder Oceanen. Der erste ist das Nord-Meer, darunter alles Gewässer zwischen America, Europa und Africa bis an die Linie verstanden wird. Der zweyte Theil, das äthiopische Meer, hebt von da an, und spült an America und Africa. Das indische Meer ist der dritte Theil, und scheidet Asien von Afrika. Endlich ist das Süd-Meer oder stille, welches zwischen America und Asien fließt, der vierte Theil. Diese verschiedene Oceanen erhalten verschiedene Benennungen, bald von den Küsten an welchen sie fliessen, bald auch von andern Umständen, wie sich in folgenden Artikeln zeigen wird. Man nennet im gemeinen Leben vieles ein Meer, welchem dieser Name eigentlich nicht zukommt; oft sind es Meer-Busen, Land-Seen, Lachen, ja gar eingedeichte Polder. Unter den letzten merke man das Naarde-Mer

bey

bey Naarden, das Pur-Meer, Warmer-Meer, Bemster-Meer, Scher-Meer bey Edam zum Beyspiele.

Wir wollen die in den Schriftstellern zum meisten vorkommenden Benennungen sammlen.

Meer. Adriatisches. Ein Stück des mittelländischen Meeres bey Venedig auf einer und Dalmatien auf der andern Seite; hat seinen Namen von der vormals berühmten Stadt Adria.

— **Aegeisches.** Siehe Archipel.

— **Amurisches.** Ein Theil des östlichen Oceans bey Ochotsk in der moskowitschen Tartarey, wo der Amur hereinfällt, scheidet die Tartarey von Kamtschatka.

— **Aethiopisches.** Ist oben erkläret. Es erhält von den Küsten daran es spühlt verschiedene Namen; das Meer der Caffern; das Congoische; das Guineische; das Zangebarsche.

— **Anadivisches.** Aus dem Eismeer fliesset dieses in das Südmeer, durch eine nicht gar breite Meerenge, und scheidet das russische Gebieth in Asien, eigentlich die Koräken von dem in America durch die Russen gefundenen Lande.

— **Aquitanisches.** An die Küste der Gvienne.

— **Arabisches.** Ein Theil des östlichen Oceans an den arabischen Küsten.

— **Assofisches.** Auch Meer von Zabache und Palus Meotides, bey denen Alten. Ein Meerbusen, welcher aus dem schwarzen Meere durch die Straße von Caffa zwischen der Krimm und Tschirkas sich ergießt. Den Namen hat es von der Festung Assof, welche ihrem Besitzer die Herrschaft dieses Gewässers giebt. Vormals wurden die Gegenden von den Venetianern und Genuesern, welche letztere Herren der Krimm waren, häufig besucht, und der Handel blühete an diesen Ufern.

Auf diesem Meere hatte Peter der Große 1696. fünf und zwanzig Galeeren, zwo Doppel-Galeeren und sechs Brander, welche den Fluß Kalensko herunter gekommen waren, zur Bedeckung der Belagerung von Assof. Die Türken stellten ihm sieben kleine Schiffe, sieben Barken und neunzehn Galeeren entgegen. Es fiel folgends ein Gefecht vor, wobey sich der Czaar mit befand. Der russische Admiral Linna griff den Feind mit sechzehn Galeeren

und hundert seiner Cosacken-Boote an, eroberte zwey Schiffe, zwölf Barken und Galeeren, und jagte die übrigen auf den Strand.

Meer. Atlantisches. Diese Benennung hat einen Doppelsinn. Sie bedeutet bey einem das Meer an der westlichen Küste von Portugall, Spanien, Africa, vom Vorgebirge Finis terrä in Gallicien an, bis Sierra Liona in Guinea. Andere verstehen dadurch das Gewässer zwischen Europa, Africa und America, bis zum deutschen und Nordmeere, gegen Süden aber bis zum äthiopischen, alsdenn heißt es der westliche Ocean. Es hat den Namen vom Vorgebirge Atlas in der Barbarey.

— **Backu von.** Siehe Caspisches.

— **Baltisches.** Siehe Ostsee.

— **Ballamore.** Siehe weißes Meer.

— **Biskayisches.** Theil des atlandischen Meeres, von den Küsten von Biskaya, daran es fließt. Man versteht darunter insgemein das Gewässer an den nordlichen Küsten Spaniens.

— **Brasilisches Meer.** An den brasilischen Küsten.

— **Brittannisches Meer.** Auch Canal zwischen Frankreich und Engelland, hat noch verschiedene Namen. Diese Meerenge ist zwischen Kalais und Dowres nur ein und zwanzig tausend drey hundert und sechzig Ruthen breit. Hier ist die gewöhnliche Ueberfahrt aus beyden Reichen. Die Aehnlichkeit der Ufer und andere Beobachtungen geben zu vermuthen, daß vor Jahrhunderten hier fest Land gewesen, und die Theilung durch eine gewaltsame Veränderung der Lage geschehen sey.

— **Californisches Meer.** Zwischen Californien, Alt und Neu-Mexico, ein Theil des stillen Meeres.

— **Canadisches.** Ist ein Theil vom Mar del Nord, von den Meerengen Hudson und Davis an, bis zu den luckayischen und azorischen Inseln.

— **Candisches.** Theil der mittelländischen See zwischen Candia und Morea.

— **Cantabrisches.** Siehe Biskayisches.

— **Caspisches, auch das Hirkanische und von Khylan.** Ist ein Landsee, zwischen Persien, der Tartarey, Rußland und Georgien, hundert und vierzig Meilen lang, und an den schmal-

schmalsten Enden nur vier und zwanzig breit, fast auf allen Seiten mit Bergen umgeben, und in einiger Weite von den Mündungen der Flüsse so hereinstürzen, salzig. Man machte vor diesem in Rußland große Anschläge auf diesen See. Man weiß, daß Peter der Ite deshalb den großen Canal gezogen, und daß er sich in Persien festgesetzt habe. Schach Nadir hatte die Absicht, eine Flotte zu unterhalten, und eine engländische Gesellschaft hat auf demselben ein eigenes großes Schiff gebauet. Jetzo ist die russische, und überhaupt die ganze Schifffahrt auf dieser See sehr vernachläßiget.

Meer. Chilisches. An den Küsten dieses Landes.

— Chinesisches. Der Theil des Südmeeres an den Küsten von China.

— Christianiasches. Ist nichts anders als die Baffins-Bay. Ein Seefahrer, Münch, hat sie so genennet, da er sie entdeckte.

— Cimbrisches. Ist der Theil des deutschen Meeres bey Jütland.

— Corsisches. An den Küsten von Corsika.

— Dänisches. Zwischen Norwegen und Dännemark.

— Deukaledanisches oder Schottisches. Zwischen Island und Schottland.

Deutsches oder die Nord-See. Zwischen Engelland, Deutschland und Dännemark.

— Eis-Meer. Theil des Nord-Meeres bey Lappland, Moskau und der großen Tartarey, weit hinauf bis gegen den Nord-Pol. Wird eigentlich von Novaga Semla an, bis an das Tschuckotische Vorgebirge so genennet. Den Namen hat es von dem Eise welches darinnen treibet. In diesem Meer wird der Wallfischfang getrieben.

— Galditanisches. Von Cadix, ein Theil des atlantischen Meeres, an den südlichen Küsten Spaniens.

— Galiläisches Meer. Ist der See Genezareth oder Tumereth oder Tiberias in Syrien.

— Gaskonisches. Siehe Baye von Frankreich.

— Gelbes. Sonst Chinesisches.

— Harlemmer-Meer. Ein großer Landsee in der Provinz Halland, zwischen Amsterdam, Leiden und Harlem.

— Hirkanisches. Siehe Caspisches.

— Japanisches. Umgiebt diese Halb-Insel auf beyden Seiten.

Meer. Iberisches. Ist eigentlich das Theil der mittelländischen See, welcher an Spaniens Küsten befindlich, Ibericum von Iberia, wie vormals Spanien hieß.

— Indianisches Meer. Im eigentlichen Verstande ein Theil des östlichen Oceans, vom Indus an bis China.

— Jonisches oder griechisches Meer. Ein Theil des mittelländischen Meeres der Griechenland umgiebt. Eigentlich aber nur der an die östlichen Küsten von Griechenland spühlende.

— Irrländisches Meer. Zwischen Engelland und Irrland.

— Kamtschatkisches. Hat seinen Namen von der Halb-Insel Kamtschatka, zwischen welcher und den amerikanischen Inseln es fließt, und aus dem Südmeer kommt.

— Levantisches Meer. Ein Theil des mittelländischen Meeres an den africanischen und syrischen Küsten.

— Ligustisches Meer. Von Ligurien benennt, an den Küsten von Genua.

— Lyoisches. Bey der Insel Rhodus.

— Magellanisches. An der südlichen Spitze von America.

— von Marmora oder Propontis. Ein Busen des mittelländischen Meeres, so aus dem Archipel durch die Meerenge der Dardanellen oder Hellespont, zwischen Romanien und Natolien hin, und durch die Meerenge von Constantinopel ins schwarze Meer fließt; hat seinen Namen von einem daran liegenden Orte, Marmora.

— von Medina. Der arabische Meerbusen.

— Mexicanisches. Hierunter wird der ganze Theil des nordlichen Meeres bey Nord-America, Florida, Canada und den Antillen verstanden.

— Mittägliches. So viel als Aethiopisches.

— Mittelländisches Meer. Siehe mittelländische See.

— Otschockisches. Ein Meerbusen zwischen Kamtschatka und Japon.

— Pamphylisches. Alte Benennung des Theils vom mittelländischen Meere bey dem heutigen Karamanien.

— Paragaysches. An den westlichen Ufern dieser Provinz in Süd-America.

— Persisches oder Meerbusen, ein Theil des östlichen Oceans, tritt bey Ormus herein, und

reichet

reichet bis an den Ausfluß des Indus.

Meer. Peruvianisches. Hat seinen Namen von dem Reiche Peru in Süd-America; ist ein Theil des Südmeeres.

— Rothes. Nach guten Erdbeschreibern die den ältesten griechischen folgen, heißt der Theil des östlichen Oceans, welcher an den südlichen Küsten von Asien ist, also. Sie sagen, wahrscheinlich sey es aus dem nämlichen Grunde das rothe genennet worden, aus welchem man die heissen Erdgürtel die rothen nennet.

— Russisches. Ist an den Gränzen Rußlands Nord-Ostlich.

— von Sala. Siehe Caspisches.

— Salz-Meer. Siehe Todtes.

— Sardinisches. An den Küsten dieses Königreichs.

— Schilf-Meer. Jam Suph. Der See Sirban in Syrien, dadurch die Israeliten, wie einige glauben, gegangen sind.

— Schottisches. Eigentlich ein Meerbusen des mittelländischen.

— Schwarzes. Pontus Euxinus, bey den Türken Kara-Denghis. Es soll seinen deutschen und türkischen Namen von den darauf tobenden Stürmen haben. Die Türken nennen das schreckliche gern schwarz. Es bleibt noch heute den guten Schiffern bey hoher See, wegen seiner hohen und kurzen Wellen gefährlich. Die Scythen sollen es dagegen in ihrer Sprache ohngefähr Axinus oder weiß genennet haben, daher aber das Wort Euxinus entstanden seyn. Das Wasser ist süsser als anders, hanget gegen Norden durch die Straße von Caffa mit dem Assofischen, und gegen Süden durch den Canal von Constantinopel mit dem Meer von Marmora zusammen. In unsern Tagen wird um die Schifffahrt auf demselben gestritten, welche die Türken denen Russen, nachdem sie Assof im Frieden wieder bekommen, und dadurch das zabachische Meer deckten, da sie auch Oczakow wieder inne hatten, und Herren vom Ausfluß des Dnieper waren, nicht zugestehen wollen. Man siehet auf den ersten Blick, daß sein Besitz von Wichtigkeit seyn müsse. Es lieget zwischen Europa und Asien, hat gegen Abend Romanien und Bulgarien, gegen Norden die Krimm und Circassien. Gegen Morgen

Mingre-

Mingrelien, gegen Mittag Natolien.

Meer. Sicilianisches. Neben Sicilien.

— Stilles. Ist der Theil des Weltmeeres von Jesso an gegen den südlichen Wendezirkel. Es hat America gegen Westen, die Diebs-Inseln gegen Süden, und wie die andern Haupt-Theile des großen Weltmeeres, verschiedene Namen von den Küsten daran es stößt. Es heißt auch Südmeer, zum Gegenstande des America östlichen Nordmeer oder Mar del Nord. Das Südmeer wird von dem letztern durch die Erdzunge von Panama getrennet, und daher müssen die, so in demselben aus Europa schiffen wollen, durch das magellanische Meer und um die südliche Küste von America seegeln, welchen Weg die, so die Welt umfahren, genommen haben. Noch täglich macht man neue Entdeckungen in diesem Meere, welches sich bis an Asiens Küsten verbreitet, und wegen der darauf, wenigstens in den Strecken die befahren werden, seltenen Stürme, das stille Meer heißt.

— Syrisches. Bey Cypern.

Meer. Tartarisches. Ein Theil der Nordsee, oder besser des Eismeers an den Küsten der asiatischen Tartarey, fast beständig voll Eis.

— von Tiberias. Siehe Galiläisches.

— Todtes. Ein Landsee in Palästina an den Gränzen des steinigten Arabien, soll da stehen, wo Sodom und Gomorra untergegangen. Die Pilgrimme erzählen Wunderdinge davon. Es ist zwey und siebenzig Meilen lang und achtzehn breit. Er entstehet aus dem Einfluß verschiedener Flüsse, deren die Geographen achte berechnen.

— Toskanisches. Zwischen Sardinien, Corsika, dem Kirchen-Staat und Neapel.

— Tyrrhenisches. Siehe Toskanisches, es heißt auch Thuscysches.

— Vermejo. Zwischen Californien und Neu-Mexico, ein Meerbusen, soll dem Arabischen, das rothe Meer genannt, ähnlich seyn.

— Virginisches. Ein Theil des Mar del Nord an den Gränzen des Landes Virginien.

— Weisses Meer. Ein großer Meerbusen, der aus dem russischen Meer in Rußland hereintritt.

Meer von Zabache, siehe Assofisches.

Meer-Busen, Golf. Eine Strecke der See, welche in ein Land herein tritt. Um sich hierüber richtiger auszudrücken, kann man merken, daß ein Meer-Busen das größte sey, hierauf folgt eine Bucht oder Bay in Ansehung der Größe, alsdenn aber die Anse; ein Flach-Wasser, so noch kleiner, heißt ein Hafen. Dergleichen sind unzählig. Einige Meer-Busen werden Meere geheißen, wie z. E. das mittelländische und das rothe Meer. Wenn man den arabischen Meer-Busen mit vielen, wiewohl nicht den alten Geographen so benennet. Einige Meer-Busen und Buchte nehmen den Namen von den Küsten, die sie anspühlen, und andere werden nach denen, so sie zuerst befahren oder andern Umständen benennet. Die levantischen Schiffer nennen sie Golfo, und wir sind im Deutschen auch gewohnt, ihnen zu folgen. Wir wollen die bekanntesten sammlen, wobey ich noch anzumerken bitte, daß es außer denen noch viel andere Eintritte der Meere gebe, denen die Charten keine eigentliche Namen geben. Die bey Italien und Griechenland haben, das Glück, meistens besonders bemerkt zu werden.

Meer-Busen. Arabischer. Er fließt durch die Straße von Babel-Mandel aus dem östlichen Ocean zwischen Afrika und Arabien bis an die Land-Enge von Sues, welche ihn von dem mittelländischen Meer scheidet.

Meer-Busen. Bafins Ein von den Engelländern sogenannter Meer-Busen, welchen das Nord-Meer bey Nord-America gegen die Pol-Länder herein schicket. Er ist den Dänen schon vor 1623, da ihn Bafin fand, bekannt gewesen. Denn Münch hat dem Könige von Dännemark zu Ehre diese See-Strecke vorhero Mare Christianum genennet. Man sagt meistens Bafins-Bay.

Meer-Busen. Bengalischer Hat seinen Namen von dem Königreiche Bengala, zwischen den Küsten von Coromandel, Malaca und der Halb-Insel diesseits des Ganges, er ist sehr groß, und wird stark von den Franzosen und den engelländischen und holländischen Ost-Indien-Companien befahren. Erstere war hier bey Gelegenheit des

vor einigen Jahren geendigten Krieges, und den im Lande des Moguls vorstehenden Unruhen sehr herauf gestiegen.

Meer-Busen, Lothmischer. Eine Ausströmung der Ost-See, erstreckt sich nordlich in Schweden in die Landschaft Bothmen herein, ist achtzig Meilen lang, und dreyßig breit. Er heißt auf Schwedisch Dumbs, Haff Botte.

Meer-Busen von Cambaja. In dem Königreiche und bey der großen Handels-Stadt gleiches Namens in Asien, tritt aus dem indischen Meere ein.

Meer-Busen von Carnera. Im ligustischen Meere, daran Buckari und Porto-Re vom Kaiser Carl den VI verbesserte Hafen, liegen.

Meer-Busen Chesache. Tritt aus dem virginischen Meere nordwärts bis gegen die Gränzen von Pensilvanien.

Meer-Busen, Chochinchina. Vom indischen Meer, zwischen Cochinchina und China.

Meer-Busen. Codanischer- Sinus Codanus, so benennen die ältern Erbbeschreiber die Ost-See.

Meer-Busen von Contezza. Tritt aus dem Archipel in Macedonien.

Meer-Busen. Corinthischer- siehe von Lepanto.

Meer-Busen von Coron. Aus dem Archipel unten im Morea dem von Colochena westlich.

Meer-Busen von Drino. Aus dem jonischen Meere, in Albanien, hier sind die Dulcignoten wohnhaft.

Meer-Busen von Engia. Athen gegen über, darauf liegt eine Insel mit einer Stadt gleiches Namens, er reicht bis an die Erd Zunge von Corinth auf der Ost-Seite.

Meer-Busen von Eufemia. In Calabrien.

Meer-Busen. Finnischer- In alten Zeiten Balagerds Seiten, sechzig Meilen lang, funfzehen breit, fließt aus der Ost-See in Schweden.

Fundi Bay von Fundi. Tritt aus dem atlantischen Meere in Akadien herein, bis in die Gegend der Saurickas.

Meer-Busen von Gaeta. Im Königreiche Neapolis aus dem toskanischen Meer bey der Stadt dieses Namens.

Meer-Busen Hudsons, auch Bay genannt. Ein Meer-Busen des Nord-Meeres, welcher zwischen Neu-Dännemark

und

und Neu-Holland herein fließt. Weiter gegen Norden ist die Bay von Buttom.

Meer-Busen von Isfiorder. Fließt aus dem Cattegat in See-Land mit zwey Haupt-Armen.

Meer-Busen von Labrador. Heißt besser St. Laurenz.

Meer-Busen von St. Laurenz. Ein Theil des Meeres von Canada, in welches sich hier der St. Laurenz-Fluß ergeußt. Der Fluß ist berühmt, und lauft über fünfhundert Meilen.

Meer-Busen von Lepanto. Fließt zwischen Luwedia und Morea durch die Meer-Enge bey Patrasso aus dem jonischen Meere bis an die Erd-Zunge von Corinth, ist zwanzig Meilen lang.

Meer-Busen. Liefländischer. Heißt auch der Rigauische; die Ost-See bildet ihn.

Meer-Busen. Lionischer. Tritt aus der mittelländischen See in Frankreich, und gehet von Toulon bis an die Bucht von Rose und die Gränze von Spanien ist. Die Rhone fließt in selbigen ins Meer.

Meer-Busen von Manfredonia. Tritt unter St. Angelo aus dem adriatischen Meer in Apulien ins Land bis an Manfredonia, so ihm den Namen giebt und in der Spitze liegt.

Meer-Busen. Mexikanischer. Ein Theil des mexikanischen Meeres bey der Stadt des Namens.

Meer-Busen von Milazzo. Tritt aus dem toskanischen Meer in Sicilien an der nordwestlichen Küste ein.

Meer-Busen von Napoli. Hat von Neapolis dabey er eintritt, den Namen; kommt aus dem toskanischen Meere.

Meer-Busen von Napoli. Stück des Archipels, so bis Napoli di Romana in Morea fließt.

Meer-Busen von Negroponte. Zwischen Achaja und der Insel Negropont; er giebt zugleich eine Meer-Enge ab.

Meer-Busen von Nowigrod. In Dalmatien vom adriatischen Meere.

Meer-Busen von Panama. Ein Theil vom Süder-Meer, tritt bis an die Meer-Enge von Panama.

Meer-Busen. Persischer. Fließt vom orientalischen Ocean bey Ormus ein, siehe Persisch Meer; heißt auch Golfo von Balsora.

Meer-Busen. Peschinskischer. Gehet aus dem ammurischen Meere gegen Nord-Ost herauf in das Land der Koräcken an den westlichen Küsten von Kamtschatka.

Meer-Busen von Polikastro. Aus dem tyrrhenischen Meere in terra di Lavoro.

Meer-Busen von Salonichi. Tritt aus dem Archipel zwischen den östlichen Küsten von Thessalien in Albanien, und den westlichen von Macedonien bis Salonichi ein.

Meer-Busen von Salerno. Tritt aus dem toskanischen Meere in das Königreich Neapolis, und zwar in terra di Lavoro ein, unter der Bay von Neapolis.

Meer-Busen von Spezzaa. Aus dem ligustischen Meere bey Porto Venere; gehört den Genuesern.

Meer-Busen von Squillace. Tritt aus dem jonischen Meere in Calabrien bey Squillace ein.

Meer-Busen von Taranto. Fließt ins Königreich Neapolis aus dem jonischen Meere zwischen Apulien und Calabrien herein.

Meer-Busen von Trieste. In Istrien, ein Theil des adriatischen Meeres, hat seinen Namen von Trieste, so daran lieget.

Meer-Busen von Trieste. In Venezuella; ist wegen des Campeche-Holzes bekannt.

Meer-Busen. Venetianischer. Auch adratisches Meer, erstreckt sich von Venedig aus bis Brindisi, hat auf einer Seite Italien, auf der andern Seite Albanien, Dalmatien, Croatien und Istrien.

Meer-Busen von Venezuella. Fliest aus dem Nord-Meere in Amerika bey der Provinz Venezuella auf sieben und zwanzig Meilen ins Land.

Meer-Busen von Zeilon. Zwischen dem nordwestlichen Theil von Negroponte und Thessalien.

Meer-Enge. Ist ein schmaler Raum der See, zwischen zwey Ufern, wodurch zwey Meere mit einander vereiniget werden. Man nennet einige Strassen, Fahrten, auch Kanal. Obgleich diese Benennungen gleichlautend sind, so haben wir doch den Sprach-Gebrauch behalten müssen. Wir sammlen unter gegenwärtigem Artikel die vornehmsten Meer-Engen, welche unter dieser Benennung vorkommen.

Digitized by Google

Meer-Enge von Babel-Mandel. Der Einfluß des arabischen Meer-Busens. Die Spanier nennen sie Straße von Mekka, sie soll wegen Schiffbruch gefährlich seyn.

Meer-Enge von Bahama. Ein Kanal in den Nord-Meer bey Amerika, bey einer der luckayschen Inseln dieses Namens.

Meer-Enge von Bromoers. Ist im Jahre 1642 entdecket, bey der Süd-See neben der Straße le Maire.

Meer-Enge von Caffa, sonst auch von St. Jean. Durch diese fließt das assofische Meer mit dem schwarzen zusammen.

Meer-Enge von Constantinopel. Zwischen klein Asien und Romanien, funfzehen Meilen lang, und zwey breit. Durch diese Meer-Enge tritt das marmorische Meer ins schwarze.

Meer-Enge. Die Corsische Zwischen Corsika und Sardinien.

Meer-Enge der Dardanellen. So nennet man den Einfluß des Archipels in das Meer von Marmora; siehe Dardanellen.

Meer-Enge von Davis. Eine breite Meer-Enge, zwischen den Jacobs-Inseln und Neu-Grönland in Nord-Amerika, führet nach Baffins-Bay; heißt auch Straße.

Meer-Enge von Gallipolis. Bey der Stadt dieses Namens, vor diesem Hellespont. In derselben stehet auf einem Felsen ein Thurm von zwey Stockwerk, er dienet den Seefahrern zum Wegweiser, und den Einwohnern zum Wacht-Thurm.

Meer-Enge von Gibraltar, siehe Straße von Gibraltar.

Meer-Enge von Hudson. Die Einfuhrt in die Bay dieses Namens, zwischen den Jacobs-Inseln und Labrador.

Meer-Enge. Magellanische. Heißt von ihrem Erfinder Ferdinand Magellan so, so wie das Meer da herum, weil er die südliche Spitze von Amerika zuerst umfahren, und zwar hat er diese Fahrt zwischen Labrador und dem Feuerlande gehalten. Böheim hat sie vor ihm gekannt.

Meer-Enge von le Maire. In eben dieser Gegend, nur besser in Süden, zwischen dem Feuerlande und den Süd-Pol-Ländern, oder Staaten-Land. Ihr Eingang ist acht Meilen.

Meer-Enge von Malaka. Zwischen dieser Halb-Insel, so zu der diesseit des Ganges in In-

dien gehöret, und der Insel Sinnatra, ist über zweyhundert Meilen lang, und mit vielen Inseln angefüllet.

Meer-Enge von Malta. Auch Kanal zwischen Sicilien und Malta.

Meer-Enge von Mozambicke. Zwischen der östlichen Küste von Afrika und Madagaskar.

Meer-Enge. Palambuanische Die Bay der Insel Java.

Meer-Enge von Roche. In der Süd-See, neben der Strasse, die le Maire 1676 entdeckt.

Meer-Enge. Die Sicilianische Zwischen Neapel und Sicilien.

Meer-Enge von Sunda, siehe **Straße von Sunda.**

Meer-Enge von Voorbissers. Eine Meer-Enge, welche Neu-Grönland nördlich hat, in der Gegend des Vorgebirges Farreirell.

Meer-Enge von Weigats. Eine Fahrt zwischen der Provinz Petzora in Rußland und Nowaja Semla. Die Holländer haben sie gefunden, da sie einen Weg in Norden nach Ost-Indien suchten.

Meer-Nebel. Ist ein sehr dichter und finsterer Nebel, dessen in den Erzählungen von See-Fahrten und Gefechten oft erwehnt wird. Es ist derselbe ein vor die Flotten auf alle Weise gefährlicher Vorfall, die bequemste Lage, in welcher sich Brander anlegen können. Die große Bank steht fast beständig in solchem Nebel.

Meer-Strudel. Die bekanntesten sind der Mehl- oder Skager-Strom auf der norwegischen Küste, der bey Messina, in den europäischen Gewässern. Es ist aber eine rundum laufende Bewegung eines Stromes in der See. Hievon haben viele alte und neue Schiffer und Physiker, mehr nach ihren vorhergesetzten Meynungen, als nach richtigen und bestätigten Beobachtungen, jene erzählt, diese Erklärungen gemacht. Der norwegische Mehl-Strom, ist in europäischen Gewässern der bekannteste und größeste, er entstehet aus der gegenstehenden Wirkung des Stromes vom Lande und der Fluth, und dem Stoße an verschiedene Eylande, so beyden entgegen stehen, siehe Mehl-Strom. Bey den Alten hatte man die Charybdin. Die Achtung, welche wir vor alles, so daher kommt, haben, bewegte auch unsere Schulen, das was die alten Schriftsteller von der Charybdis erzähleten,

seten, nicht allein auf ihr Wort zu glauben, sondern auch zum Grunde eines Lehr-Gebäudes zu machen. Diese Charybdis heißt heute la Rema oder Calofaro. Hier sollte ein Schlund seyn, und man glaubte es den Tauchern, die es sagten, weil sie ihn zu suchen herunter giengen. Man hat alle Bequemlichkeit, diesen Würbel, wie die andere durch die Gegenwirkung zweyer Ströme zu erklären.

Die Stelle selbst ist übrigens nicht mehr so berüchtigt, sie ist ohne Sturm und Süd-Wind ruhig, hält ihre Ordnung, und die Schiffer sind jetzo damit so bekannt, daß sie ohne Scheu zu rechter Zeit mit einem kleinen Kahne herum und darüber wegfahren. Bey Possio in Dalmatien ist ein Meer-Strudel, der von Norden gegen Westen, ohngefähr neuntausend Schritte lang, und von Westen gegen Osten siebentausend Schritte breit ist.

Meer-Wasser. Wir wollen einige Eigenschaften desselben bemerken, zuerst seinen Geschmack. Es ist salzig und bitter, je näher an der Linie, desto salziger. Bey Island sogar ist das Meer-Wasser nicht so sehr, als an den südlichen Küsten Norwegens gesalzen. Viele andere Umstände, als Einflüsse der Flüsse, ungerechnet, ist zu bemerken, daß das untere Wasser es immer weniger als das obere sey. Mit der Bitterkeit soll es eben so beschaffen seyn. Auch dieses haben beyde Eigenschaften mit einander gemein, daß ihre Ursachen unbekannt geblieben. Noch sind nur Muthmaßungen davon vorhanden.

Ferner sind gewissen Gewässern ihre Farben eigen. Die Nord-See und das atlantische Meer sind blaulicht; ein Theil des mittelländischen Meeres zuweilen wie Purpur. Bey Florida ist die See grünlich; bey Vera Crux weiß; bey den maldivischen Eylanden schwarz. Die caspische See zuweilen roth, so wie der Meer-Busen bey Californien.

Ferner bemerket man zur Nachtzeit Leuchtungen, zuweilen erscheinen helle Punkte auf der stillen Ober-Fläche, wie Sterne, zuweilen leichtet der Weg, den Schiffe oder Fische nehmen, wie eine Feuer-Strecke. Je fetter das Wasser ist, desto mehr leuchtet es. Die neuern Naturforscher sagen mit

Wahrscheinlichkeit, dieses Leuchten sey von gewissen Würmern herzuleiten.

Ferner ist dem Meer-Wasser eine größere Schwere als süßem eigen, daher die Körper nicht so tief darinnen untertauchen, wie in letztem; es gefrieret auch aus verschiedenen Gründen nicht leicht.

Von der Weise Meer-Wasser trinkbar zu machen, lese man den Artikel See-Wasser.

Meeres-Wogen. Wenn die Luft auf die Oberfläche der See mehr an einem als andern Orte druckt, so verlieret diese Fläche das Gleichgewicht in ihren Theilen. Der höher gebliebene Theil, welcher keinen Stoß erlitten, erhebet sich über den der niedergedruckt worden, fällt nieder, und drängt einen andern Theil aus seiner Stelle. Dieses beständige Schucken verursachet die Wogen. Die Meeres-Wellen, welche nach Beschaffenheit der Umstände kurz oder länger sind, daß heißt sich weiter ausbreiten, oder kürzer auf einander stoßen, sind auch, wenn sie länger sind, nicht so hoch. In dem mittelländischen Meer, sollen sie nie über acht Fuß steigen, in der Ost-See sind sie höher und kürzer. Der Meeres-Grund leidet von dieser Bewegung nur bey großem Sturm, wo der Wind heftig und lang wüthet, alsdenn pfleget auch der Grund der See, auch wo sie schon beträchtlich tief ist, trübe zu werden.

Je mehr Wellen sich über einander stürzen desto höher werden sie, und desto tiefer ihre Nachbarschaft. Sie schäumen gegen das Ufer und die Klippen; sie brechen sich und fallen zurück, daher ist ein Sturm, da wo die Welle nicht Raum hat auszulaufen, fürchterlicher, als da, wo sie in hoher See mehr Platz findet. Man schätzet die Höhe der Meeres-Wellen, wenn sie einfach sind auf sechs Fuß, wenn mehrere zusammen werden, stoßen sie höher.

Mehl-Strom. Dieser Artikel kann das, was vom Meer-Strudel gesagt worden, erläutern. Er befindet sich zwischen den Inseln Moskon und Moskonnäs; er läuft sechs Stunden von Norden nach Süden, und in eben so vieler Zeit zurück, so wie das Meer in Ebbe und Fluth thut. Aber dieser Strom gehet der Fluth entgegen. Es ist bey allen gewiß,

daß

daß die Heftigkeit des rundlaufenden Stromes nicht immer gleich ſtark, daß er bey Neu- und Voll-Mond, bey Sturm bey Tag- und Nacht-Gleichen ſtärker tobe, zuweilen ſanfte gemäßigt, und alle Tage einmal ruhig ſey. Die Einwohner der Inſeln bedienen ſich dieſer Ruhe-Zeiten über zu fahren, wenn er aber ſtark wirbelt, ſo müſſen die Schiffer ſich an beyden Seiten bis auf drey Meilen entfernt halten, ſonſten kann man ſich ihm bis auf eine Viertheil Meile nähern. Die Naturforſcher haben ſich der Urſachen beynahe vergewiſſert, und von den fürchterlichen Erzählungen von dieſer Naturbegebenheit, welche man auf Hörenſagen glaubte und vergrößerte, vieles benommen, ſo iſt es auch den berühmten Scylla und Charybdis ergangangen, welche niemand mehr anſtaunen will.

Meſſan, ſiehe Beſaan.

Meß-Brief. Ein obrigkeitliches Zeugniß von der Größe und Tragung eines Schiffes, ſiehe Aichen.

Mittags-Cirkel. Meridian. Iſt derjenige große Zirkel, der in Gedanken in der hohlen Himmels-Kugel durch das Zenith und Nader des Orts, und durch die beyden Pole der Hohl-Kugel gezogen wird. Er durchſchneidet den Aequator ſenkrecht. Allemal, wenn die Sonne in dieſen Zirkel des Ortes und aller dererjenigen kommet deren Zeniths und Nadirs er zugleich durchſchneidet, ſo haben alle dieſe Orte Mittag. Ich darf wohl nicht anführen, daß die Verſchiedenheit der Mittage von der Bewegung der Erde und ihrer Axe herrühre. Unter dem Worte Länge, wird mehr hievon geredet.

Mittel-Punkt der Schwere. Auf deſſen Stellung im Schiffe kommt alles in ſeiner Fahrt und Poſitur im Waſſer an. Iſt er zu hoch, ſo kann das Schiff leicht ſtürzen. Es kommen alſo in der Schiff-Bau-Kunſt hierüber drey Aufgaben vor. Die erſte in jedem Schiffe den Mittel-Punkt der Schwere zu finden; ferner zu beſtimmen, wo er in dem Schiffe ſeyn müſſe, wenn es gut ſeegeln und ſteuern ſoll; und letztlich die Mittel ausfindig zu machen, wie man dem fehlerhaften Fahrzeuge durch Veränderng zu Hülfe komme. Die Schiff-Bauer bedienen ſich zu dieſer

wichtigen Auflösung eines kleinen Models nach einem sehr verkleinerten Maaß-Stab, welches nach Art und Abmessung in allen Theilen, verhältnißmäßig mit dem großen gebauet wird, und suchen den Schwer-Punkt durch mechanische Handgriffe zu erfinden. Jedoch bekennen sie selbst, daß diese Methode oft nicht zureiche, wie unter dem Artikel Model erwehnet wird. Bouguer zeiget denen zu der arithmetischen Berechnung als dem sichersten aber auch nicht bekannten, und folglich vor unbequem gehaltenen Wege fortzukommen Mittel, indem er lehret, wie man das Innere des Schiffes vor einen hohlen Cörper annehmen, ihn so nach der cubischen Regel berechnen, hierauf die Schweren des Holzes, Eisen und uns bekannten zum zweyten Satze machen, und daraus den Mittel-Punkt finden müsse. Die Operation ist, da sie viele Vorbereitungen aus der höhern Meß-Kunst erfordert vor unsere Gränzen zu weitläuftig.

Model. Ist die Abbildung des zu erbauenden Schiffes, welche die Zimmerleute von kleinen Holz-Stücken nach verjüngtem Maaß-Stabe machen, um vermittelst desselben zu beurtheilen, wie dieser Bau ausfallen werde. Herr Bouguer merket sehr richtig an, daß diese Probe des kleinen Modelles, und die Methode von ihm auf das größere in Verhältniß des Maaß-Stabes zu schließen, sehr unrichtig sey, die kleine Copie des Schiffes, kann, um nur ein Beyspiel anzuführen, sich bey der Untersuchung seines Verhaltens in Folge der Bemastung unmöglich so bezeugen, wie das Original selbsten in seiner wahren Größe. Denn man kann ja den Wind nicht auch verkleinern, wie doch nöthig wäre. Einige nennen auch Model die Verzeichnungen des Baues, ferner das Gerippe ohne Verkleidung, deutsch Sarter.

Molo Mole. Ein großer Damm, der zu Bedeckung und Versicherung des Hafens ins Meer herein geführet wird. Das Wort ist eigentlich Welsch, der Deutsche sagt Hoeft.

Monoxilon. War ein kleiner Kahn, zum Theil aus einem Baume, dergleichen die Römer zum Brückenschlagen gebrauchten, und nebst den Brettern und Balken, so dazu erforderlich, auf Wagen mit sich führeten.

Digitized by Google

ten. Diese Canots sind nach dem Urtheil der Alterthumsforscher in der Geschichte der Schifffahrt gleich nach den Fähren zu setzen. Ein gewisser Ausous soll zuerst auf einem halb verbrannten Baum auf dem Wasser gefahren haben. Ich wünschte diejenigen Kahne genauer zu kennen, welche Gustav Adolph in seinem preussischen Kriege auf Wagen mit führete. Sein großes Genie, erfand insgemein einfache und neue Sachen. Sie werden, wie ich schließe, dem Monoxilon nahe gekommen seyn. Die Türken hatten im jetzigen Kriege Kahne von weißbuchenen Holze gehauen, darauf sie ihre Brücken baueten.

Moder-Pram. Ist ein niedriges flaches Fahrzeug den Moder aus den Kanälen zu verführen.

Morild. Der Glanz, welchen die See des Nachts giebt, kommt von Würmern und Fäulniß her, (siehe Leuchtung).

Mulet. Ein portugiesisches Schiff, von mittelmäßiger Größe, dreymastig, und mit lateinischen Seegeln.

Musketen. Auf den Schiffen giebt es verschiedene Gattungen Musketen, einige, welche nur am Boord gebraucht werden, sind stärker am Eisen und schießen ein größer Bley als andere, welche zugleich am Lande dienen.

Münde. Heißt in Deutschland der Einfluß verschiedener schiffbarer Flüsse ins Meer, von welchen er den Namen anzunehmen pflegt.

Wir haben 1) **Düna-Münde**, den Ausfluß der Düna in die Ost-See bey Riga; 2) **Trave-Münde**, am Ausflusse der Trave; 3) **Schwine-Münde**, bey Stettin; 4) **Weichsel-Münde**, bey Danzig; 5) **Pena-Münde**, auf den pommerschen Küsten u. s. w.

N.

Nachen. Ist ein kleiner Kahn, zur Ueberfahrt oder Fischen.

Nacht-Häuschen. Heißt das von Brettern mit hölzernen Nageln zusammen geschlagene Behältniß, in welchem der Schiffs-Compaß nebst den Sand-Uhren stehet. Auf gro-

ßen Schiffen sind derselben zwey, beyde des Nachts mit einer Lampe erhellet.

Nacht-Signale. Sind Zeichen, welche zu Schiffe des Nachts mit Feuer und Schüssen gegeben werden.

Nacht-Weiser. Ein Werkzeug dessen man sich bedienet um in allen Stunden der Nacht zu finden, um wie viel der sogenannte Nord-Stern höher oder niedriger als der Pol ist.

Nadel. Ist die mit Magnet bestrichene Nadel, welche auf dem Compaß-Zirkel den Nord zeiget. Sie ist insgemein Stahl-Draht, der wie eine länglichte Raute gebogen worden. Man macht sie auch aus einem Stücke Stahl, wie eine Raute gestaltet und durchbrochen. Das Bestreichen der Nadel geschiehet mit Vorsicht, man hält den Stein an Nord der Nadel, setzet ihn in die Mitte, und streichet so von der Mitte gegen das Ende, hierauf erhebt man den Stein und streicht mit seinem Nord-Pol von der Mitte nach dem andern Ende, fähret aber nicht wieder zurück. Hierdurch erhält die Nadel von dem Magnet, mit welchem sie bestrichen wird, seine Eigenschaften, sie ziehet an, sie richtet sich nach Norden, weichet davon ab, machet einen Winkel mit dem Horizont. Beyde letzte Umstände nennen wir Fehler, vielleicht werden die Naturlehrer, welche nach der Regel dem Maaß und Verhältniß dieser Abweichung forschen, die allenthalben in den Wirkungen der Natur forschende Ordnung und Regelmäßigkeit finden. Schon 1701 hat Halley eine Theorie von der ersten verfertiget, welche aber nicht völlig bewährt gefunden. Die Franzosen zogen in ihrem System von der Nadel Misweisung eine erste Linie oder Meridian durch die letztere azorische Insel Corvo, allwo die Nadel gerade gegen Norden spielete, (siehe Abweichung). Auch die Geschichte der Nadel ist nicht ohne Ungewißheiten. Die Italiener, sagt man, haben sich ihrer unter den Europäern zuerst bedienet. Man sagt, Goya von Analfi, im Königreiche Neapolis gelegen, habe im dreyzehenten Jahrhundert die Nadel erfunden; andere geben diese Ehre einem Polen, Scholius; andere einem Corterialis. Die Franzosen eignen sie sich zu, weil die Spitzen der Nadel mit einer Lilie gezieret werden.

Die

Die Portugiesen fanden die Nadel in Indien, und man schloß, daß sie den Arabern bekannt gewesen, und durch sie, als ihre Erfindung, in Indien gebracht worden. Es ist aber wahrscheinlich, daß die Araber sie von den Europäern erst gelernet, denn die Portugiesen kamen erst im vierzehenten Jahrhunderte in Indien, und daher hatte diese Erfindung Zeit genug gehabt vor ihnen aus Europa dahin zu kommen. Die Spanier folgten den Welschen, und durch Hülfe der Nadel fanden sie die canarischen Inseln. Die Chineser wollen die Erfinder davon seyn, und kennen ihren Gebrauch bis heute sehr unvollkommen. Die Schiffer suchen der Abweichung von der horizontalen Stellung, da nämlich der Nord-Pol sich senket, und der Süder-Pol erhöhet, verschiedentlich zu helfen, sie beschweren das sich erhöhende Ende mit etwas untergeklebten Talg, oder einigen Tropfen spanischen Wachs, (siehe Neigung).

Die Deklination scheint mehr bearbeitet, sie verändert sich unter den verschiedenen Meridianen, wie wir gesehen, verschiedentlich. Die Beobachtung muß also sehr oft wiederhohlt, das ist, der wahre Nord auf eine andere Art in dem Fahrzeuge bestimmt werden, da es sich dann ergiebt, ob die Abweichung westlich oder östlich, und wie groß sie sey. Die beste Figur einer Magnet-Nadel, ist den Beobachtungen zu Folge diese. Von der Cappe in der Mitten, wo sie auf dem Stifft lieget, wird sie gegen beyde Enden immer breiter, und endiget sich in stumpfer Fläche. Die Pariser Akademie der Wissenschaft, hat vor das Jahr 1775 die Aufgabe gegeben zu finden, welches die beste Weise sey, die Magnet-Nadel zu bilden, sie aufzustellen, und wie man sich versichere, daß sie in den wahren magnetischen Meridianen sey. Wie auch die Ursachen ihrer täglichen ordentlichen Abweichungen anzugeben. Man erkennet, daß man noch ziemlich weit von der vollkommenen Kenntniß der Eigenschaften dieses wichtigen Werkzeuges entfernt sey, (siehe Abweichung).

Mir ist einleuchtend, daß die Neigung mit der Abweichung in einem ganz genauen Zusammenhange stehe, nicht nur,

Digitized by Google

nur, weil sie von einerley Ursache herkommt, sondern auch, weil es die Charten, so von der letzten, besonders auch neuerlich gemacht worden, hierinnen mehr Licht geben. Es ist nur noch Gelegenheit zu merken, daß die befundene Erfolge der Beobachtungen und Versuche, oft wegen Mangel guter Werkzeuge und oft auch darum nicht richtig sind, weil man im Voraus schon etwas zu sehen vorhat, so zuweilen gar nicht erscheinen würde, wenn das Ideal nicht schon in der Einbildung da wäre.

Nadir. Ist der Punkt, welchen man sich auf der untern Himmels Halb-Kugel senkrecht unter unseren Füßen vorstellet, dem Zenith gerade gegenüber. Dieses Wort ist aus dem Arabischen, und heißt eigentlich entgegen stehen.

Nagel. Ein Wort von bekannter Bedeutung. Die Alten bedienten sich, heißt es, der Ehernen. Heute zu Tage werden auf unseren Werften hölzerne und eiserne von verschiedener Gattung verbraucht. Sie heißen Syyken Bolzen ꝛc.

Sie nehmen in der Größe von ein Zoll dick bis auf solche eiserne ab, da tausend vier Pfund schwer sind. In den großen muß jedesmal vorgebohrt werden. Die Holländer fordern zu ihren hölzernen Nägeln irrländische Eichen, welche besonders gut seyn sollen. Der Kahn-Bauer verbraucht viel hölzerne Nägel, welche er mit einem hölzernen Schlegel eintreibt. Man will bey uns, daß dieser von spanischen Eichen-Holz seyn soll. Die Boden-Blanken zu heften, muß er Eiserne haben, welche in einem Winkel gebogen in zwey treffen. Sie werden auf dem äußeren Theile umgelegt.

Nähte. Sind die Zusammenfügungen der Blanken nach ihrer Länge, welche mit Dicht-Werk ausgeschlagen, mit Pech ausgegossen, darüber getheert, und mit dem heißen Gläteisen geebnet werden.

Navette. Ein Indianisch Canot in Musticke.

Naumachie. Schiff-Gefecht, so unter den Römern als Spiele vorgestellet wurden.

Neigung der Nadel. Inklination. Ist die in einem vorigen Artikel erwähnte Veränderung einer Nadel, da sie von der horizontalen Lage abgehet.

So

So bald eine Nadel, welche auf ihrem Stifte horizontal lieget, mit dem Magnet gestrichen worden, so wird ihre eine Hälfte so zu sagen schwerer, und senkt sich folgends niederwärts. Man sucht ihr alsdenn durch das oben angezeigte Mittel zu helfen, indem man etwas spanisches Wachs oder Talch unter die leichter gebliebene Hälfte der Scheibe anbringt. Ob nun gleich dieses Gleichgewicht hergestellet worden, so erfährt der Schiffer doch, daß die Nadel an andern Orten von sich selbst aus dem Gleichgewicht kommt, so daß ihre südliche Seite sich in südlichen Orten mehr senkt, die nordliche aber in nordlichen, daher die wagerechte Stellung immer von neuem besorget werden muß. Ein Engelländer, Normann, versuchte vor schon gar langer Zeit, wie sich die Nadel verhalten würde, wenn man sie um eine horizontale Axe frey spielen liesse, und wie weit diese Senkung gehen würde, wenn die magnetische Kraft allein auf die Nadel wirkte. Er fand daß diese Neigung in Londen im Jahre 1576. wirklich 71° 50′ betrug. Ihm haben verschiedene, bis auf gegenwärtige Zeiten gefolget. Doch scheinet man hierauf nach der Zeit nicht soviel, als auf die Deklination acht gehabt zu haben. Man erfuhr bald Anfangs, da diese Bemerkungen noch neu waren, daß die Neigung sehr veränderlich an unterschiedenen Oertern sey, daß die Nadel sich um die Linie wagrecht halte, weiter seitwärts ihre südliche Spitze südlich stehe; und Hudson fand in einer nordlichen Breite von 75° 22′ daß die Neigung 89° 30′ folgends beynahe lothrecht stand. Man war mit diesen und andern Bemerkungen zufrieden, schloß, daß die Neigung sich nach den Breiten richtete, und verfertigte Tabellen. So war das System fertig, und die Wahrheit blieb unberichtiget. Halley hat im Anfange dieses Jahrhunderts die magnetische Eigenschaften, wie bekannt, bearbeitet. Man sagt, er habe die Neigung bey den Cap Verdischen Inseln = o. das heißt wagrecht gefunden. Zu der Zeit haben andere auf andern Fahrten Versuche angestellet. Die Entdeckungen dieser Leute waren dem gemachten System so sehr zuwider, und nach der vorgefaßten Meynung von ihnen zu urtheilen unter einander selbst so verschieden, und die

Sache

Sache schien so sehr verwickelt, daß man sie lieber gar liegen gelassen hätte. Vor drey und zwanzig Jahren haben de la Caille, und ganz neulich der schwedische Capitain Eckeberg, auf weiten Seereisen diese Bemerkungen wieder vorgenommen. Auch fehlet es nicht an Beobachtungen, welche auf festem Lande gemacht worden. Man fiel vor funfzig Jahren in Engelland darauf, durch die Theorie der Nadel, Anleitung zu Findung der Lagen zu geben. Man beobachtete mit großen Nadeln, und fand zwischen ihren Neigungen und denen die kürzere hatten, einen solchen Unterschied, eine so große Unbeständigkeit bey denen langen, daß man es aufgab etwas heraus zu bringen, so einem System ähnlich wäre. Doch hörte die Arbeit darum nicht auf, man fand die Neigung in Torne 78° 5′, in Upsal 75° 5′. In Memel fand sie du Han de Jandun 1732. 72° Im Jahre 1741. hat die Pariser Akademie Gelegenheit gegeben, daß die Sache näher untersuchet worden.

Der Raum erlaubet es nicht, alles so hierüber nachher versucht und bemerket worden, anzuführen, wir können nur von dem sprechen, so nur ganz neulich in Schweden vorgenommen worden. Man sagt in dem Versuch über eine Neigungs-Charte, man sey hierinnen nicht auf dem rechten Weg, woran theils die Unvollkommenheit der Werkzeuge, theils der Mangel an genugsamen Versuchen Schuld gewesen. Man besteht einmal, aber unrecht darauf, die Ordnung der Neigungen nach der Erde geographischen Eintheilungen zu bestimmen. Der erwehnte Capitain Eckeberg hat zu seinen Beobachtungen auf der Reise nach China folgendes Werkzeug gebraucht. Es bestehet aus einem vertikal hangenden meßingenen Ringe, der sich genau nach den Meridian stellen läßt, und mit einem doppelten Kreuz zergliedert ist. Die Nadel aus gehammerten Stahl ist zehn Zoll lang, und rollt mit ihren Axen auf gläsernen Cylindern. Man hat die damit angestellten Beobachtungen so wie einige andere, wie wir sagten zur Hand, um dem zufolge, und nach einer andern Voraussetzung, die Neigungen in eine Charte zu bringen gesucht. Zum besten kann man sichs auf einer Erdkugel vorstellen, indem man die Magnet-Nadeln nach ihrer Rich-

tung

tung nach der Beobachtung auf dieſelbe trägt. Man findet dabey, daß die Erde, da ſie ſelbſt wie ein großer Magnet wirket, und alle Magnet-Nadeln regieret, ihnen rings um ſich herum die Stellung giebt, ohne alle Abſicht auf die Bewegungen und Lage, darinnen ſich dieſer Planet in Beziehung auf andere Himmels-Körper befindet, eben ſo wenig, als auf die geographiſche Eintheilungen, ſo wir auf der Kugel verzeichnen. Daß dieſes auf einer Charte nicht ſo gut in die Augen falle, iſt leicht zu begreifen.

Halley hat bey der Deklination eine ähnliche Methode gebraucht. Man muß daher zuerſt die Weltkugel in eine platte Charte reduciren, und alsdenn die Beobachtung auf die Oerter, die nach ihrer Lage und Breite eingetragen worden, bemerken. Man hat alsdenn durch die Stellen, wo man die Neigung gleich groß gefunden, krumme Linien gezogen, ſo man Neigungs-Parallelen nennen konnte, welche das Verhalten der Neigung an unzähligen andern Stellen auf der Erde angeben. Dieſe Charte zeiget, daß es wirklich eine Ordnung in der Neigung gebe, wie es die Alten vermuthet. Wir finden eine gewiſſe Linie, wo die Kräfte der Pole im Gleichgewicht ſind, das iſt, wie die Nadel wagrecht iſt. Dieſe theilet die Kugel in zwey Theile, in welcher einem die Neigung nordlich, wie in dem andern ſüdlich iſt. Die Charte zeiget ferner, daß die geographiſchen Abtheilungen hier nicht zutreffen, und letztlich, daß der Magnet-Pol in gewiſſer Zeit gerückt, und daher die Abweichung anders werde. Es wird hoffentlich dieſe Materie bey Gelegenheit der Charte mit der von der Abweichung vor die Hand genommen, und etwas vor die Schifffahrt nützliches entdeckt werden. Ich habe das, ſo ich hier ſage, aus dem dreyßigſten Theil der ſchwediſchen Abhandlungen gezogen.

Neure. Der franzöſiſche eigentliche Name einer Art von Buiſen, die ſechzig Tonnen führet.

Neutralität. Was dieſes Wort in dem Völkerrecht bedeute, iſt hier nicht zu erörtern nöthig. Wir wollen nur anführen, wie man ſie in Betracht des Seeweſens ausübe. Die Neutralen verhalten ſich gegen die kriegenden folgender Geſtalt. Kein neutrales Volk führet in einen geſperr-

gesperrten Hafen Lebensmittel. Sie führen ferner keinem kriegenden Theile solche Waaren zu, welche dem andern zum Schaden gebraucht werden können. Dieser Artikel hat viel zweydeutiges, und giebt zu verschiedenen Erklärungen Anlaß. Der Natur der Sache nach unterscheidet man dieses so, daß keine solche Sachen müssen zugeführet werden, die zum Kriege dienen, daß aber die zur Nothwendigkeit und Bequemlichkeit dienen, wohl können zugeführet werden. Wie man dieses aber in einem See-Kriege von Bretter, Masten, Hanf und Pech entscheide, ist ziemlich paradox. Die Neutralen müssen sich also, damit dieses erhalten werde, visitiren lassen, so bald ein Kriegs-Schiff sie beyhaalet, ihm unter Wind gehen, Anker legen, ihre See-Briefe zeigen u. s. w. Der Handel ist ihnen beyderseits, außer mit Contrabande, nicht verboten. Die Kriegenden müssen gegentheils die Handlung der Neutralen nicht stören, und mit der Durchsuchung bescheiden verfahren. Neutrales Gut bleibt auf einem feindlichen Schiff, wenn dieses aufgebracht wird, frey. Die Kriegende können ihre Prisen vom Feinde in den Hafen bringen und da verkaufen. Sie können denen Neutralen die Contrabande wegnehmen, haben aber sonst keine Gewalt über diese fremde Unterthanen. Das Schiff des Freundes kann auch nicht zur guten Prise gemacht werden, wenn es Waaren vom Feinde geladen hat.

Niederlagen. Spanisch Embarcados. Sind diejenigen Plätze, welche zum Ein- und Ausladen der spanischen indischen Schiffe festgesetzt sind, wie Calao in America, Cadix in Spanien waren.

Noth-Auswurf. Ist ein Recht, vermöge dessen die Schifffahrenden bey entstandenem Sturm und besorgender Lebensgefahr, zu Erleichterung des Schiffes und desto mehrerer Sicherheit des Lebens, eines wie das andere, Waaren und Sachen, ins Meer werfen können.

Nock. Ist an einer Raa das äußerste Ende; daher hat eine jede ein Steuerboords und Backboords-Nock.

Nord. Heißt die mitternächtliche Welt-Gegend, und der Wind der daher bläst. Dahin zeiget auch die Nadel, die Deklination ungerechnet.

Digitized by Google

Nord-Gürtel. Sind an den Enden oder Winkeln der Seegel befestigte Taue, welche dazu dienen, dieselben gegen die Raa zu hissen.

Nord-Ost. Wehet zwischen Mitternacht und Morgen. Ich bemerke nur, daß er in der mittelländischen See, Maestrale oder Galliego heißt, und daß Süd-West, der entgegen stehet, Sirocko heisse. Dieser Sirocko gehöret unter die schlimmen Winde des mittelländischen Meeres. (siehe Windrose.)

Nord-West. Wehet zwischen Nord und West. Man sehe die Windrose.

Noth-Schuß. Ist ein Signal, welches ein Schiff durch Canonen-Schüsse giebet, daß es in Gefahr sey. Wenn dergleichen in der Höhe von Hafen in bekannten Ländern geschehen, pflegen sich Fahrzeuge heraus zu machen, ihnen zu helfen, oder auch anderwärts, wo man das Strand-Recht, wo nicht öffentlich, doch ins geheim ausübt, bey der Hand zu seyn, und das gestrandete oder verunglückte Schiff zu plündern. Der Noth-Schuß dienet denen in der Flotte fahrenden zum Zeichen, daß eines davon Noth leide, nicht folgen könne, Leck habe, und dergleichen.

O.

Oars. Ein kleines Fahrzeug auf der Temse, zum Uebersetzen gebräuchlich. Es gehören zwey Mann dazu, es zu führen.

Ocean. Welt-Meer. Man berechnet in der Naturlehre und Erdbeschreibung eigentlich vier Oceanen. 1) Das südliche, das Südmeer, oder auch das stille Meer, zwischen Asien, America, und den Südländern. 2) Den nordlichen Ocean zwischen America, Europa und Africa, bis an die Linie. 3) Den Aethiopischen, der von der Linie aus America und Africa anspühlt; und endlich 4) den Indischen, der Asien von Africa theilet. Siehe Meer.

Octroy. Ist ein niederländisches Kunstwort des Commerzes, und bedeutet das Freyheits-Recht, welches eine Person oder mehrere über ein gewisses Thun oder Handel erhalten, daß sie solches, mit Ausschliessung and e-

rer treiben können. Daher sagt man, die octroyrte Handels-Gesellschaft ꝛc. Es ist klar, daß keine Obrigkeit mehr Freyheit ertheilen kann, als sie selbst hat; daß diese ihren Unterthanen oder Compagnien gegebene Privilegien keinen andern beschaden können, falls sie nicht entweder durch Verträge oder durch eine überlegene Gewalt den Fremden am Gebrauch der Vortheile, dazu die Gesellschaft errichtet, oder die Octroy gegeben worden, hindern kann. Anders sind die Freyheiten, so sie gewissen Plätzen in ihrem Lande ertheilen, und die Einschränkungen, so sie in eigenen Besitzungen machen, dergleichen öfters dem Handel schaden, aber desto öfterer die Schifffahrt des Landes befördern. So kann und sollte Frankreich denen Holländern das Hängeln in seinen Häfen verbieten.

Wenn man übrigens ohne kaufmännische Vorurtheile, und ohne daß der Verstand bestochen worden, alles genau erwäget, so scheinet es nicht unschicklich gesaget: Die Octroyen seyen zu Anlegung eines Commerzes, besonders zur See, sehr nützlich, wenn aber dieses im Gang der Geschmack der Kaufleute, denn dieser Tyrann herrschet auch in der Kaufstube, einmal gegen einen Vorwurf, Handel, Gewerbe und dergleichen gerichtet worden, so muß es leicht seyn, dasselbe unter gehöriger Richtung zum Vortheil des Volks fortzusetzen. Schädlich aber oder weniger vortheilhaft kann in solchen Fällen die Fortdauer der Octroy seyn, besonders dem Vorkommen der Schifffahrt und dem Seewesen eines Volkes; denn es ist, wie ich in dem Verlauf der Arbeit unendliche mal bemerkt habe, ein großer Unterschied zwischen dem Wohlstand einiger Kaufhäuser und dem guten Bestande des Seewesens von einem Staate, so sehr sich auch kleine Cabinets-Politiker, entweder auf eigene Rechnung oder auf Ordre von andern bemühen zu behaupten, daß die Seemacht und die Achtung, so sich ein Staat auf dieser Seite verschaffe, von den Komtoren einiger Monopolisten, (denn jeder Kaufmann ist es, so bald er große Geschäffte hat) abhänge.

Die wahre Geschichte vom Handel in preussischen Ländern kann es verständlich machen, warum die mit den besten und

ersprieß-

ersprießlichsten, dabey auch billigsten und dem Kaufmanns-Neide zum wenigsten auffallenden Befreyungen und Bedingungen nicht von statten gehen. Zugleich aber auch, kann man daraus sehen, daß unsere Stunde dennoch kommen werde.

Oesterlinge. Nennte man vor diesem die in dem Hansee-Bunde stehenden Kaufleute, und die, so dahin zum Handel zogen. Sie hatten die vier Niederlagen, Bergen, Novogrod, London und Brügge. Heute ist noch das österlingische Haus in Antwerpen, als eine Ruine des alten hanstischen Bundes anzusehen, ob gleich keine Handlung mehr darinn ist.

Oesterlinge. Sind bey den Engelländern die Plätze so ihnen östlich liegen, besonders die Hansa. Man nennete gegentheils bey der Hansa im vierzehnten Jahrhunderte die nach Frankreich schiffenden, Franzfahrer.

Oesterscbe Flotte Nennet man in den Niederlanden diejenige Flotte, welche alle Jahre in die Ostsee gehet, und von daher kommende Waaren, besonders Getraide, Hanf und dergleichen abholet.

Officier. Man theilet sie zum bequemsten ein, in Flaggen-Officier, das heißt so viel als Generals-Personen; zweytens, in Schiffs-Officier. Die Schiffsofficier sind wieder Ober- und Unter-Officiers. Die ersten, so man auf holländisch Major-Officier nennet, sind der Capitain, der Lieutenant, der Fähndrich. Diese sind entweder wirklich in den Posten die ersten oder die zweyten von der Würde auf einem Schiffe. Unter diesen befinden sich die so genannten Blaue-Officiers, (Officiers-Bleus,) solche, welche der Capitain selbst ernennet, wenn ihm auf einer Reise einer abgehet, denn sonsten müssen alle von der Admiralität gemacht werden. Die Officier tragen allemal eine gewisse Mondur, so wie die Matrosen. Die russischen Schiffs-Officier haben weiß mit Gold. Die dritte Gattung der Officiers sind die Schiffs-Unterofficiers. In Ansehung der Ordnung des Commandos auf dem Schiffe ist bey den Engelländern festgesetzt: wenn die Capitains fehlen, so commandiren die Lieutenants; fehlen diese, die Fähndrichs; alsdenn der Schiffer, hierauf der zweyte Schiffer. Wenn alle

diese Officier fehlen, (denn der Schiffer ist bey den Engelländern einer,) so folgt der Bootsmann, der Constabler, und dann der Zimmermann. Inzwischen ist in Besetzung der Schiffe mit Officieren nicht bey allen Nationen einerley im Gebrauch, doch kommen sie im Vornehmsten überein. Ich will ein Beyspiel von dem dänischen Seedienst anführen, wo mit der Anzahl der Canonen, und folgends der Größe, auch die Anzahl der Officier und Arbeitsleute bestimmt werden. Auf einem Schiffe von neunzig Canonen waren 1762. ein Commandeur-Capitain, vier Capitains, zwey Capitain-Lieutenants, sechs Lieutenants, einige Cadets, ein Prediger, ein Proviant-Schreiber, drey Schreiber, ein Ober-Steuermann, drey Steuermänner, vier Hoch-Bootsmänner, zwey Schiffer, neun Quartiermeister, ein Ober-Zimmermann, ein Ober-Artilleriemeister, ein Unter-Artilleriemeister, vier Constabler.

Schiffe von dreyßig Canonen führen die Capitain-Lieutenants bey ihnen.

Unter-Schiffs-Officier. Diese sind der Schreiber, der Bootsmann, der Steuermann, der Ober-Zimmermeister, der Ober-Seegelmeister, der Ober-Constabler, der Arzt mit seinen Gehülfen, der Buttelier so das Essen ausgiebt, oder die Proviant-Bediente auf französischen Schiffen. Der Priester, der Krankenwärter, der Gebethverleser gehören zwar zur Equipage, man kann sie aber nicht Officiere nennen, weil sie dem Schiffsvolke eigentlich nichts zu befehlen haben. Von jedem wird unter seinen Anfangs-Buchstaben geredet. Wir wollen alles zusammen nehmen.

1. Officier-Flaggen.

General Admiral.

Admirals Lieutenant in holländischen Diensten, weil der General Admiral nicht zur See zu gehen pfleget.

Vice-Admiral.

General-Lieutenant, folget in französischen Diensten auf den Vice-Admiral.

Contre-Admiral, oder
Schout by Nacht.

Chef d' Eskadre.

Commandeur, oder Commodor.

Officier, Ober-Schiffs, so die Holländer Major-Officier nennen.

Capitain. Hat in Rußland den Rang eines Obristen zu Fuß.

Capitain-

Capitain-Lieutenant.
Lieutenant.
Fähndrich.
Schiffer. } in einigen
Steuermann. } Dienſten.

Im franzöſiſchen Dienſte iſt noch bey der Eskadre ein Major und Adjutant. Auf des Commandeurs Schiff ſind mehrere Adjutanten.

2. Ober-Officiers der Galeeren in Italien.

Sopra Comito.
Comito.
Padrone.
Capitano.
Comito Reale
Ordinario.
Sato Comito.
Sercuaro.
St. Gaſtao.
Bombardiero.

General-Officier der Galeeren in Frankreich.

General des Galeeres, der die Reale beſteigt.
General-Lieutenant.
Chef d'Eskadre.

Ober-Officiere der Galeeren in Frankreich.

1. Capitain.
2 Lieutenants.
Unter-Lieutenant.
Fähndrich.
Standarten-Junker. (garde de l'etendart)

Unter-Officier der Hoch-Boords.

Der erſte Steuermann in einigen Dienſten.
Hoch-Bootsmann.
Ober-Zimmermann.
Ober-Conſtabel.
Ober-Seegelmeiſter.
Quartiermeiſter.
4. Unter-Steuerleute.
1. Unter Bootsmann.

Unter-Officier der Galeeren.

2. Unter-Comite.
1. Argouzin.
1. Barillar oder Buttelier.
1. Remola oder Rudermeiſter.
1. Ober-Calfaterer.
4. Cap de Garde über die Matroſen und in dem Caique.
1. Capitain der Mariniers, der erſte der Mariniers welche mit rudern.
1. Major Dome über die Lebensmittel.
1. Capitaine d'Armes, der erſte Sergeante der Soldaten.
4. Sergeanten.
4. Corporals.

Schiffs-Officier bey den Römern auf jedem Dromon.

1. Präfect.
1. Lieutenant.

1. Fähndrich.
2. Steuerleute, einer am vordern, der andere am hintern Steuer.

Unter-Stab der Hoch-Boords.

Schreiber.
Obermeister.
Untermeister.
Priester.
Buttelier.
Gebethverleser.
Krankenwärter.
Schulmeister. Auf den englischen großen Schiffen ist ein Mann auf dem Schiffe, welcher im Lesen und Schreiben, Mathematik und Schiffahrtskunst Unterricht giebt. Seine Schule wird vom Capitain unterstützt.

Oranitzen. Sind kleine Fahrzeuge von langer und schmaler Bauart, welche die Türken auf der Donau haben, und zehn bis zwölf Mann aufnehmen.

Ordnung. Ist die Einrichtung nach welchem Strich eine Armee seegelt. Sie ist dreyerley. Marsch-Ordnung, Schlacht-Ordnung und zum Rückzug.

Orgel. Sind verschiedene auf einen Block angemachte Musqueten-Läufe, deren sich die Spanier oben auf dem obern Verdeck gegen die Enterung bedienet haben. Man hat dergleichen Maschine auch zu Lande, aber meistens nur zum Ansehen.

Orient. Heissen die Welttheile, welche gegen Europa betrachtet, östlich liegen, überhaupt dem Sprachgebrauch nach. Die entferntesten, als China, Japan, Mogol, Arabien und Persien; die nähere heissen wir Levante.

Orientalische Compagnie zu Wien. Wurde 1710. zu Wien errichtet. Carl der VIte stellete sich zum Procurator, und sie erhielt Octroy auf ein und zwanzig Jahr. Sie erhielt die ausschliessende Freyheit, mit allen Waaren nach der Türkey zu handeln, nicht nur auf der Donau und andern Flüssen, sondern auch vermittelst aller an dem adriatischen Meere gelegenen Hafen. Diese Compagnie ist gut fortgegangen, und die Ostendische unterdruckte war eine Folge von ihr. In einiger Zeit, sagt ein österreichischer Patriot, hätte diese Compagnie die Garantie in Ostende vor die österreichischen Erblande besser, als Haag und das Unterhaus in Londen erhalten.

Orientiren. Heißt eine Sache so richten, daß sie an der verlangten Stelle, in Betracht auf der

Himmels-

Himmelsgegend ist. Sich eben orientiren, heißt eben da Nord nehmen, wo er in der Charte ist.

Orkan. Ein heftiger wirbelnd reissender Sturm. Er entsteht, wenn verschiedene Winde, bald von dieser, bald von jener Gegend herblasen, und Wellen aus verschiedener Gegend zusammenwerfen. Man glaubte vormals, daß sie nur alle sieben Jahre wieder kämen, aber man ist anders belehrt worden. Auf den antillischen Inseln sind sie vom Julius bis October zum gewöhnlichsten. Alle Schiffe stechen alsdenn in See, und die Einwohner retten sich in nach caraibischer Art gebaute runde Hütten, stützen die Häuser und vernageln alle Oeffnungen. Die Kennzeichen sind die große vollkommene Meerstille, worauf ein Donnerwetter folget.

Orlog. Ein altes deutsches Wort, bedeutet Krieg, daher Orlog-Schiffe bey den Holländern angenommen.

Ost. Die Weltgegend des Morgens, und auch der Wind der von daher wehet, in der mittelländischen See, Levante. Daher Ost, Süd, Ost ꝛc. siehe Schiffrose.

Ostendische Compagnie. Lage und Umstände versprachen dieser Handlungs-Gesellschaft, welche 1718. von denen Kaufleuten der kaiserlichen Niederlande errichtet ward, den besten Fortgang. Weder die öffentliche Feindseligkeit der Ost-Indischen holländischen Gesellschaft, welche dieser Compagnie Schiffe wegnahm, noch alle andere Hinderungen hätte sie vernichten oder ihren Fortgang vermindern können, wenn man nicht von den See-Mächten (Sprachgebrauch, und den akademischen Politikern zufolge, Groß-Brittannien und Holland) die Garantie der Erbfolge zu erhalten, die Gesellschaft von Grund aus hätte aufheben wollen. Jetzo ist sie nicht mehr da, aber man kann sich ihrer doch erinnern, um zu erklären, warum eine Gesellschaft bey eben so freundschaftlichen Mächten sich darum nicht erhalten könne, weil man ohne Seestaat handelt, und bey Kaufleuten das Mitrecht sucht, so keiner ungezwungen giebt und jemals geben wird. Es ist andern Gesellschaften eben so gegangen.

Ost-Indien. Unter dieser Benennung werden bald mehr bald weniger Länder begriffen. In der weitläuftigsten Bedeutung, wie sie bey den Seefahrern üb-

lich iſt, werden darunter alle Länder von Aſien verſtanden, die von Perſien bis an die äußerſten Gränzen oſtwärts zwiſchen der großen Tartarey und dem Südmeer liegen. Es gehören alſo auch hieher China, Japan, die Philippinen und die Sondiſchen Inſeln. Sonſt nennet man mit Erdbeſchreibern Indien das Reich des Moguls, noch in engerm Verſtande nimmt man nur Indoſtan davor. Unter Oſt-Indien aber wird gemeiniglich das oben geſagte verſtanden, wenn es von den Seefahrern gebraucht wird.

Oſt-Indiſche Compagnie in Dännemark. Ward 1612. zu Koppenhagen geſtiftet. Sie kaufte von dem Könige von Tangur das Dorf Tranquebar, machte daraus eine Stadt, und legte 1621. die Feſtung Dansburg an. Sie konnte, der Octroy von Friedrich dem IVten zufolge, in ihrem Namen Bündniſſe ſtiften und Kriege führen, und was zum Beſten gereichete vornehmen. Ihre Directoren werden von den vornehmſten Intereſſenten gewählt; ſie erhält hundert und funfzig Mann zu Tranquebar, jährlich ſchickte ſie zwanzig Schiffe dahin. Dieſe Handlung iſt aber mit dem ſpaniſchen Succeßions-Kriege gefallen. Im Jahre 1728. fing man an, an ihrer Ausbreitung zu arbeiten, und ſie erhielt eine neue Octroy um die Zeit, da die Oſtendiſche aufgehoben ward. Ihr Commiſſariat war in Altona gelegt, daher geriethen die kaufmanniſchen Mächte auf den Entſchluß, alles dagegen zu thun, unter dem Vorwand, die Oſtendiſche Compagnie verändere nur den Namen; daher ward daraus wieder eine bloß däniſche Handlungs-Geſellſchaft. Dieſe Compagnie iſt übrigens wegen der Miſſion zu merken.

Oſt-Indiſche Compagnie in Engelland. Nahm ihren Anfang in den letzten Jahren der Königinn Eliſabeth. Sie wurde 1599. octroyret, und ſchloß bald Tractaten mit dem Mogul, dem Beherrſcher in Japan, in Perſien. Beſonders erhielten ſie vom letztern große Vortheile, da ſie den Portugieſen Ormus genommen. Die Freyheiten, ſo ſie unter Carl dem IIten erhalten, waren ſehr wichtig; er erlaubte ihr, ſich durch einen Gouverneur und vier und zwanzig Aſſiſtenten zu regieren, durch alle zu entdeckende Wege nach Indien zu handeln, ihren Factoren und Schiffern ſolche Geſetze

Digitized by Google

setze vorzuschreiben, als sie es vor dienlich erachtet, die Uebertreter nach Befinden zu strafen, eine jährige Frist zu Bezahlung der Zölle, sechs große Schiffe und fünf hundert Mann englische Matrosen in ihrer Concession zu halten, Kriegs-Schiffe und Soldaten dahin zu senden, Schlösser und Festungen zu bauen, und mit allen so nicht Christen allda Krieg zu führen, Frieden zu schließen. Der Compagnie ward ferner der Hafen und die Insel Bombay mit Lehnspflicht gegeben, hiezu kam noch St. Helena. Die Compagnie wuchs in dem Maaß, als sie die Unterläufer hindern konnte. Dem ohngeachtet wurde sie durch die französische Armatur so herunter gebracht, daß sie zu Verbesserung der Umstände eine neue Stiftung erhielt, so unter Wilhelm dem IIIten mit einem sehr großen Capital geschahe. Sie hält jetzt nicht mehr als einige kleine Schiffe, und miethet die nöthigen von einzelen Privatpersonen. Diese Schiffe heissen Permiß-Schiffe, und müssen vor ihre Freyheit, in der Concession zu handeln, gewisse Bedingungen erfüllen: Als Soldaten auf eigene Kosten nach Indien führen, und wenn die Compagnie Schiffe in Indien braucht, ihr unter gewissen Bedingungen Dienste thun.

Die Compagnie besitzt eigenthümlich Madras, allwo eine Besatzung von sieben hundert Mann; Gondelur wo vier hundert und fünfzig stehen; auf Bengale, Fort William, Calcuta; auf Bantam, Patna, Bombay u. s. w. Die Schiffe so die Compagnie nach Bengala und der Küste Coromandel abschicket, laufen im December aus. Sie ernennen, wenn sie in Flotte fahren, einen Admiral, Vice-Admiral und mehrere, nachdem es die Stärke der Flotte erfordert. Sie sind nicht zum Kriege beschickt; wenn sie dahin angelanget, und Kriegs-Schiffe nöthig sind, läßt man sie dazu ausrüsten. Derjenige, der an dem Orte commandirt, giebt ihnen eine mit dem Siegel der Compagnie untersiegelte, und durch offene Briefe vom Könige bestätigte Bestallung. Die neuere Geschichte lehret uns, wie glücklich die Compagnie in Zeit des letztern Krieges gegen die Franzosen gewesen, und in welches Ansehen sie sich bey den indianischen Fürsten gesetzet. Man hat in Engelland aber gefunden, daß sie

ſelbſt wirklich in ſchlechten Umſtänden ſtehe; daß ihre Verwaltung ſehr fehlerhaft ſey, und man ihr zu ihrer Unterſtützung ein großes Anlehn im Hauſe der Gemeinen zugeſtanden. Die Geſchichte des Watſon und des Lord Clive verdienen alle Aufmerkſamkeit, ſie enthalten wirklich außerordentliche Begebenheiten von aller Art.

Oſt-Indiſche Compagnie in Emden. Iſt 1765 nach Einziehung der übrigen, als bengaliſchen und chineſiſchen Compagnie, octroyrt worden.

Oſt-Indiſche Compagnie in Frankreich. Hat im Jahre 1725 das ausſchließende Recht der Handlung in allen indiſchen Meeren und jenſeits der Linie in Madagaskar, Isle de France, in allen errichteten und zu errichtenden Comtoren in den verſchiedenen Städten von Aſien an der öſtlichen Küſte von Africa, von dem Vorgebirge der guten Hoffnung an bis an das rothe Meer, längſt der Küſte von Africa, Perſien, Mogol, Siam, Japan, China, ja gar jenſeit der magellaniſchen Straße erhalten. Sie hat in dem letzten Kriege ſo ungemein viel gelitten, daß es mit ihr aus geweſen wäre, wenn der König ſich ihrer nicht angenommen, ihr 1764 zwölftauſend Actien geſchenkt hätte. Er hatte davor die Stadt Orient und die Inſel Burbon genommen, aber auch dieſe ſind ihr wieder gegeben worden, und man ſchätzt, daß ſie jetzt ſiebenzehen Schiffe und drey Fregatten habe.

Oſt-Indiſche Compagnie in Holland. Sie iſt 1602 octroyrt worden, und im Laufe eines blutigen Krieges, da die Spanier den Niederländern, die ſie vor Rebellen hielten, alle ihre Hafen verſchloſſen, faſt aus Noth entſtanden. Sie ſuchten den Weg durch Norden vergebens nach Indien zu kommen. Hautmann, ein Niederländer, welcher in der Sclaverey der Türken war, both ſich an, wenn er ſeine Freyheit erhielt, dem Vaterland einen wichtigen Dienſt zu leiſten, und er that es wirklich, dadurch, daß er derſelben alles nöthige Licht gab, welches zu Errichtung der Compagnie zureichte, ob gleich ſeine eigene Fahrt über das Vorgebirge der guten Hoffnung, nicht ſehr einträglich war; da ſich nachgehends ſehr viel Geſellſchaften in dem Staate fanden, welche dieſen

Digitized by Google

sen Weg auch nahmen, und die Regierung glaubte, daß sie sich Schaden thun würden, so veranlaßte sie die Einrichtung einer allgemeinen Gesellschaft in den sechs Kammern. Sie bestehet also eigentlich aus sechs Kammern. 1) Der von Amsterdam, 2) von Mittelburg, 3) von Delft, 4) von Rotterdam, 5) von Hoorn, 6) von Enkhuisen. Das Capital, so sie zusammen brachten, ward ohngefähr sechs und eine halbe Million Gulden, und wurden in Actien von dreytausend Gulden vertheilet, mit welchen noch heute ein großer Handel getrieben wird. Jetzo gilt eine Actie bis achtzehntausend Gulden. Jährlich wird eine Austheilung gehalten, die bald größer, bald kleiner sind, und daher die Veränderung in dem Preiße der Actien veranlassen. Von dem Gewinnste werden aber noch immer Summen zurück geleget, welche zum Nutzen der Compagnie und ihren Ausgaben verwendet werden. Denn auch der Staat hat von ihr ansehnliche Geld-Summen als Darlehne und freywillige Geschenke bey Erneuerung der Octroyen erhalten. Im Jahre 1740 zahlte sie bey solcher Gelegenheit drey Millionen Gulden in die Landes-Casse. Sie muß ferner in Indien öfters kriegen; sie verlieret öfters auf der beschwerlichen Fahrt Schiffe, und doch erhält sie ihren Credit durch die weise Niederlegung solcher Noth-Pfennige, und kann jährlich Gewinnst herausgeben. Sie erhält sich in Ost-Indien als ein Souverain, sie stehet in Europa unter den Staaten, aber sie besitzet in Indien mehr Land als die Niederlande ausmachen, und übet alle Majestäts-Rechte aus. Die obere Verwaltung in Indien, wird durch einen Gouverneur besorget. Sie schließet Bündnisse mit den Königen der Gegenden, und hat verschiedene unter sich, sie leget Colonien an, erbauet Städte und Festungen, unterhält eine ansehnliche Krieges-Macht, und läßt in den Münzen der Republik unter ihren Zeichen der verschränkten Buchstaben V. O. C. schlagen. Sie hat viele Handels-Schiffe, welche den Handel in Indien selbst treiben, und theils europäische Waaren, hauptsächlich aber von einem Orte und Lande zu dem andern indische Waaren und Manufacturen verführen, ohne diejenigen, welche sie

nach

nach Europa schicken. Sie hatte vor einigen Jahren dreyssig ihr eigenthümliche gehörige Städte und Festungen, und wohl sechzig Niederlagen. Ihre Handlung erstrecket sich in Asien bis in Japan, als wohin sie allein handeln darf; der Haupt-Sitz derselben ist aber Batavia. Das Vorgebirge der guten Hoffnung ist nicht weniger wichtig; jenes ist der Mittel-Punkt ihrer Macht, die Haupt-Stadt, wo sie als Souverainin herrscht, und der Platz, wo alle Waaren, die aus Holland nach Ost-Indien oder zurück gehen, zusammen kommen, das Cap aber ist ihr Erfrischungs-Ort, wo die Schiffe auf ihrer Reise anlegen, und der ihnen dadurch zu einem ungemeinen Vortheil gereichet. Sie haben es mit allerhand Arten von Erfrischungs-Vorräthen, Magazinen und anderen Anstalten so dazu gehören, versehen.

Der in Batavia residirende und mit allem Ansehen und Pracht eines Souverains umgebene General-Gouverneur, besorgt nebst einem Rath alles, was zu diesem Geschäffte in Indien gehöret. Er hat der Compagnie und den Staaten geschworen, und kann von jener wieder zurück gerufen werden. Seine Verantwortung ist ungemein groß, so groß, wie sein Gehalt und sein Staat. Das Collegium der Siebenzehner, welches die Haupt-Aufsicht hat, hat schon zuweilen einen Ober-Director nach Indien geschickt, der unter keines Befehl stehet. Der Rath des Gouverneurs bestehet aus ohngefähr achtzehen Personen. Er heißt der Rath von Indien.

Ferner ist ein Justitz-Rath, ein Fiscal am Lande und einer zur See. Ueber die Kriegs-Macht hat ein Obrist-Wachtmeister in Batavia zu befehlen, zu Kriegs-Zeiten hat man einen General-Major unter dem Gouverneur; die Soldaten sind sowohl Europäer als Einländer, die in jedem Orte oder Festung geworben werden. Schon vor hundert Jahren hatte die Compagnie fünf und zwanzig tausend Soldaten im Dienste, jetzo läßt sich die Anzahl nicht wohl bestimmen, sie hat hundert und funfzig Schiffe von zwanzig bis sechzig Canonen in Diensten, und vielmehr kleinere Fahrzeuge.

Die Besatzungen und Niederlagen der Compagnie in diesen

Digitized by Google

sen indischen Gegenden, werden unter dem General-Gouverneur durch Bediente unter allerley Benennungen regieret, die Land-Vögte, Residenten, Commandeurs heißen.

Jede Kammer hat ihren Bewindhaber, so vor sie besonders sorget. Die ganze Gesellschaft hat einen Rath von Siebenzehn, so die eigentlichen Vorsteher des Ganzen sind. Amsterdam giebt achte, Mittelburg viere, und jede andere Kammer einen. Die General-Staaten ernennen auch eine Person. Der Stadthalter ist seit der letzten Revolution Gouverneur derselben.

Ostindische Compagnie in Schweden. Gustav Adolph hatte schon seine Unterthanen zu einer Süd-See-Compagnie eingeladen, aber es hatte sich keine Gesellschaft angegeben, bis diese unter dem Könige Friedrich dem I 1731 in Gothenburg errichtet ward. Sie hebt sich nach jeder Fahrt auf, und tritt zu der künftigen wieder zusammen, handelt hauptsächlich nach China, und pflegt die Gesellschaft alle Jahr zwey bis drey Schiffe abzusenden.

Overländers. Gewisse kleine Fahrzeuge auf dem Rhein und der Maaß, welche Erde und Thon zur Töpfer-Arbeit herbey bringen, erhalten diesen Namen von den Holländern.

P.

Pack-Boot. Ist ein Fahrzeug, so wie eine Post-Kutsche zu bestimmter Zeit, immer mit Briefen, Leuten, Packeten nach einem Platz überfähret, eine Diligenze zu Wasser.

In Engelland, wo eines wöchentlich nach Holland, eines nach Frankreich, eines nach Portugall, eines nach Spanien regelmäßig ist, hat es einen Capitain und achtzehen Matrosen. In Spanien ist vor kurzem ein solches Pack-Boot angeleget worden, welches monatlich von Corunna nach Indien überfährt. In Holland ist eines nach Spanien angeleget, so wie von Lübeck dergleichen nach Petersburg gehet, letztere führen vier und sechs Canonen.

Digitized by Google

Pagale. Ist das Ruder der Piroquen.

Palander. Balander. Ist ein plattes Fahrzeug auf der mittelländischen See, in der Größe eines starken Schiffes, von starkem Holz und mit Eisen beschlagen. Im Kriege werden sie statt der Bombardier-Gallioten gebraucht.

Pamperos. Heißen in Bouenos-Ayres die Wind-Stöße aus Süd-West.

Pampus. Ist der Ausfluß des Ye in die Süder-See. Eine Fahrt, welche alle Schiffe, so von Amsterdam nach dem Texel wollen, halten müssen, seicht und gefährlich.

Pap. Ist eine Art Schiff-Theerung vor die Schiffe, die weite Reisen thun, um sie gegen die See-Würmer zu verwahren. Man setzt ihn heute aus Talch, Harz, Schwefel, Thran und gestoßenem Glas zusammen.

Parallel-Cirkel. Sind auf der Erd-Kugel aus dem Pole als Mittelpunkt mit der Linie gleichlaufend gezogene Cirkel. Da sie, wie ein jeder anderer in 360 Grad getheilet werden, so müssen diese, so wie die Umkreise selbst immer kleiner werden, je näher sie am Pole sind. Wenn der Grad der Breite folgends unter dem Aequator 15 deutsche Meilen ist, so ist er am Pole, oder wo die Pol-Höhe 90 ist, nichts oder = 0. Unter 10 Grade Breite = $14\frac{4}{6}\frac{8}{0}$. unter 20 = $14\frac{6}{6}\frac{6}{0}$. unter 30 = $12\frac{1}{6}\frac{2}{0}$. unter 40 = $11\frac{2}{6}\frac{2}{0}$. unter 50 = $9\frac{3}{6}\frac{8}{0}$. unter 60 = $7\frac{3}{6}\frac{0}{0}$. unter 70 = $5\frac{8}{6}\frac{8}{0}$. unter 80 = $2\frac{3}{6}\frac{5}{0}$. (siehe See-Charten).

Pararves. So viel als Pierriers, kleine Stein-Stücke, die auf Schaluppen geführet werden; man nennet sie sonst Passen.

Paro. Ist eine große indianische Barke, daran das Hinter- und Vordertheil gleich sind. Man macht auch ohne Unterschied, so wie es erfordert wird, das Steuer vorn oder hinten an. Andere Paron sind bey Ceilon im Gebrauch, sie bleiben stets beym Ufer. Andere Ruder-Schiffe gleiches Namens siehet man auf der Küste von Malabar. In den alten Geschichtsschreibern findet man den Namen Paro oft, besonders, wenn von Raub-Schiffen die Rede ist. Sollte nicht ein Grammatik verständiger Geschichtschreiber aus diesem Namen erweisen können, daß die Griechen und Römer in Ost-Indien Flotten gebauet haben?

Passat-Winde. Beständige Winde, die in gewissen Seen, Küsten, und besondern Rheeden, zu gewisser Jahreszeit ordentlich anhaltend wehen. Man nennet den Ost Wind, welcher gegen April und May von den Inseln gegen Amerika wehet einen Passat-Wind. In der Atlantischen See, bläst vom October bis zum Jenner ein beständiger Nord-Ost-Wind. Man gehet durch die Linie, dem beständigen Ost-Wind, der unter derselben wehet, auszuweichen, und seegelt nach Süden zu, oder man sucht eine Strecke, wo der Wind von Abend gegen Morgen geht. In den See-Charten-Sammlungen, und den guten See-Reise-Beschreibungen und Physikern findet man mehr Nachricht. Wir wollen etwas davon abschreiben.

In der Strecke des Welt-Meeres zwischen Africa und America und dem heißen Erd-Gürtel wehet deutlich, der Nord-Wind im October, November bis in den Januar. Auf dem grünen Vorgebirge wehen im Julius dem Winter dieser Gegend Süd-Winde. Auf dem von der guten Hoffnung hat man im September Nord-Ost. Gegen Batavia in Ost-Indien ist im November, December und Januar Winter, und der Wind Nord-Ost. Bey Sumatra aber im November und December. Am Ende des August, fängt die Regen-Zeit mit Südwind in den Azoren an. In Congo hat man Nord-Nord-West, hier wehen vom Mittel des März bis in den September Süd-Süd-Ost; Ost aber vom September bis zum März.

Zwischen Africa und Ost-Indien und bis zu den moluckischen Inseln, hält im Januar der Ost-Wind an, und dauret bis zum Junius u. s. w. siehe Wind.

Passen. Sind kleine Stücke, so von hinten geladen und auf den Mast-Körben den hohen Theilen der Casteele, auch auf Prahmen und Schaluppen geführet werden. Auf den Galeerren sind zuweilen dergleichen Passen von anderthalb Pfunden, in den Seiten so angebracht, daß sie mit den Bänken einen schiefen Winkel machen, und über dieselbe gegen dem Vordertheile fast rassierend wegschießen. Sie liegen meistens alle auf einem Gestelle statt der Lavette. Die Engelländer nennen

nen sie Skrivels, wenn sie auf den Mars gestellt werden.

Paß-Kammer. Ist das Behältniß, in welche die Ladung der Passen von hinten herein gestellt wird. Die Kammer hat ihr besonderes Zünd-Loch.

Patasche. Ausleger. Ist ein kleines Kriegs-Schiff, welches bey einem Hafen zur Wacht dienet. Die Schiffe, so man Avis-Schiffe heißet, sind gemeiniglich als Patachen gebraucht. Jedes Schiff, so in einen Hafen lauft, muß dem Ausleger, der ihm entgegen geschickt wird, Red und Antwort von seiner Fahrt geben, seine Briefe weisen, seine Geschäffte entdecken, damit es Erlaubniß einzulaufen erhalte.

Patrona. Diese Galeere hat da, wo eine Reale ist den dritten, wo jene nicht ist den zweyten Rang in der Flotte.

Patron. Schiffs- Bey den deutschen Schiffer; Eigenthümer eines Schiffes.

Pauliſten. Waren See-Räuber, wie man insgemein sagt; oder ein Frey-Staat in Brasilien bey St. Vincent.

Pausen. Weite und lange Fahrzeuge in Archangel zum Einladen der Waaren gebräuchlich.

Pech. Ein harziges Gummi, so aus Fichten, Tannen und andern harzigen Bäumen fließt, und in den Pech-Hütten gesotten wird.

Peil. Compas. Ein zu Bemerkung der Abweichung vorbereiteter Compas. Er ist mit Visiren versehen, durch welche man die Sonne oder ein ander Objekt siehet und bemerket, gegen welchen Strich dasselbe stehe. Mehr dienet er die Abweichung der Nadel vom Nord zu finden.

Peipus-See. Ist ein zehen Meilen langer, und sieben bis acht Meilen breiter Land-See in Liefland. Er hat seinen Ausfluß in den finnischen Meer-Busen, und hängt mit dem Pleskowischen zusammen, der insgemein auch so genennet wird; siehe Pleskow.

Periagoes. Spanische Fahrzeuge von zwölf Ruder in den indischen Gewässern.

Pfeife. Sie dienet auf den Krieges-Schiffen zum Signal. Man erkannte, sagt Jovius, einen englischen Admiral drey Tage, nachdem er gegen die Franzosen im Treffen geblieben war, als man ihn in der See fand, an der goldenen Pfeife, die er an sich am Halse hängen hatte.

Diese

Dieſe Pfeife iſt ein Zeichen der Würde, ſetzt er hinzu. Die Capitains, Schiffer und Piloten haben ſie, blaſen darauf, wie auf einer Flöte, und geben den Matroſen die Zeichen.

Peert-Leinen. Sind Strickwerke mit Knoten und Schleifen unter dem Raan, darauf die Matroſen treten, wenn ſie mit den Seegeln handthieren.

Peote. Iſt eine bey den Venetianern ſehr leichte gebräuchliche Schaluppe. Sie dienet, wie ein Avis-Schiff.

Perdons. Sind zwo lange Seile, ſo von jedem Steuge auf beyden Seiten bis an die Boords herunter gehen und ſie befeſtigen.

Perm. Eine türkiſche Gondel, womit man nach Pera und Galazia überſetzt.

Pflicht. Ein Halb-Verdeck, ſo ſich über dem Ober-Lauf erhebt. Auf den Elb-Kahnen und den Hamburger Schüten iſt die Pflicht an der vordern Spitze vom Stab-Blocke bis funfzehen Fuß herein.

Pfriem-Geld, auch Kaplaken. Iſt ein gewiſſes Geld, ſo der Schiffer über die Fracht, als eine Ergötzlichkeit von jeder Tonne erhält. Kaplacken heißt ſo viel, als Tuck zu einer Kappe. Die Franzoſen nennen es Drat de Chauſſe. Im preußiſchen See-Rechte iſt feſt geſetzt, daß, wenn es mehr als den dreyßigſten Theil der Fracht beträgt, er es den Rheedern berechnen ſoll.

Pfropfen. Sind allerley zum Verſtopfen dienende und zubereitete Materialien, als eiſerne, bleyerne, küpferne Platten, die Löcher, ſo ins Schiff gekommen, zu verſtopfen. Man hat Pfropfen in die Canons-Mündung, und Hölzer in die Klüs-Löcher.

Pharen, auch Faren und Leucht-Thürme, (ſiehe beyde Artikel). Die berühmteſten ſind der bey Lagos in Allgarbien, die Tours de Valennes bey Roſchelle. Von Chaſſiron auf Oleron, de Cordouan in der Garonne bey ihrem Ausfluſſe, bey Genua, bey Livorno, bey Plymuth, bey Yſtadt u. ſ. w. Alle anzuführen wäre zu weitläuftig. Doch kann ich die beyden von Riga unterhaltenen Pharen nicht vergeſſen, die die Fahrt auf der Höhe von Tans-Neſt in Curland reguliren.

Pharoſne. Eine japaniſche Jacht, ſie hat in der Mitte eine Kammer.

Piatta. Ein italienisches Fahrzeug ohne Seegel, hinten breit, dienet zum Abladen oder Lichten in den Hafen. Jedes Schiff pflegt dergleichen bey sich zu führen, sie ist, wenn darauf Korn und Salz geführet wird, von außen und innen dicht und sauber zu halten.

Picke. Ein bekanntes Schafft-Gewehr auf dem Schiffe gebräuchlich, doch meistens hat man nur halbe Picken im Gebrauche, die acht Fuß lang sind.

Pickaraon. Eine Gattung indianischer Raub-Schiffe.

Pinasse. Ist ein Fahrzeug mit viereckigtem Hintertheile. Sein Gebrauch ist aus Norden zu den Holländern gekommen, wo sie häufig sind. Die Biskayer haben auch Pinassen, so Nieder-Boord, schmal und lang mit viereckigten Hintertheil sind, drey Masten führen und schnell seegeln. Der Cardinal Richelieu ließ zur Belagerung von Rochelle Schiffe aus Bajonne kommen, welche auch Pinassen hießen, sie waren stark und klein, hatten Ruder und Seegel, und waren von Fichten (Pins) gezimmert.

Pinke. Ist eine Art Flüten oder Last-Schiffe, flach im Boden, der Hintertheil ist lang und hoch. Die Engelländer nennen eine Art von Fliebot auch so. Man erinnert sich hiebey der Pinke Anna, die Anson bey sich hatte, da er um die Welt fuhr. Man leitet den Namen von Navis picta her, wie Cäsar der alten Britten Schiffe nennet.

Pirate, siehe **See-Räuber.**

Pirogue. Ist ein Ruder-Kahn aus einen Stamm gehohlt. Eine Art davon, so die Neger bey dem grünen Vorgebirge gebrauchen, heißt Pipris ꝛc. Die Americaner im Südertheile, haben so große, daß einige bis funfzig Mann tragen können. Diese Piroguen in der Süd-See, die uns seit einiger Zeit immer bekannter wird, sind aber eigentlich zweyerley Gattungen. Einige sind denen bey Capo Verde ähnlich, andere haben das besondere, daß sie Balken auf beyden Seiten führen. Der Herr von Bougainville hat verschiedene angetroffen, welche vorn und hinten sehr gondolieret waren, dadurch sich die Indianer zum Theil vor die Pfeil-Schüsse decken. Er hat eine Pirogue aus Taiti abgebildet und beschreibet sie. Dieses Gebäude ist ein Original; es hat so viel mechani-

chanisches, daß es die See-Leute, welche dergleichen zuerst gesehen, bewundert. Arrian erzählet in seinen indischen Beschreibungen, daß die Macedonier auf ihrer Reise bey gewissen Indianern kleine Fischer-Fahrzeuge gefunden, und beschreibet ihre Art, so viel ich aus der Uebersetzung sehe, sehr gut. Er sagt, die Riemen waren nicht wie die Griechischen auf den Boord befestiget, sondern der Ruderer lehnete sich über den Boord, um gleichsam im Wasser zu graben. Man siehet hier die beyden Arten, ein Fahrzeug mit Rudern fortzubringen auf einmal. Die kleinen Piroguen der Negern erfordern zwey Mann; einer stehet vorn und rudert, wie mit der Pagaie; der andere sitzet hinten und steuert. Der Pater Boskowich sahe in Gallaz türkische Fähren von zwanzig Fuß lang und vier breit aus einem Baume. Gehören sie nicht ins Geschlecht der Piroguen? Die Indianer von Gambivi sollen die größten haben, welche sie aus dem Stamm des Beuten, sonst Käse-Baum genennet, machen. Ein solcher Stamm ist bis acht ja zehen Fuß dicke und in geraden Wuchs, oft funfzig bis sechzig Fuß lang, dabey weich und leicht von Holz, daher er sich leicht zu einem Fahrzeuge aushohlen lässet. Zwischen beyden Boorden werden Queer-Hölzer eingeschnitten, gestemmt, welche sie aus einander halten.

Platten, Wadten und Gründe. Nennen die Lootsen auf der Elbe und deren Ausfluß, die Untiefen und Bänke.

Plempe. Ein kleiner Fischer-Kahn der Nord-See.

Polar-Cirkel. Sind Parallelcirkel, welche von ihren Mittel-Punkten den Polen drey und zwanzig Grad dreyßig Minuten abstehen.

Pole. Sind die Punkte, um welche sich die hohle Himmels-Kugel in Ansehung unserer Erde zu bewegen scheinet. Der Nordliche trifft gegen den kleinen Bär. Diesen finden wir auch auf unserer nordlichen Halb-Kugel, vermittelst des Polar-Sternes in dem Schwanze des kleinen Bären, welcher ohngefähr $2\frac{2}{3}$ Grade von dem Punkte selbst entfernet ist. Nach diesem richten sich die Schiffer, wenn sie die Pol-Höhen nehmen. Der Süder-Pol trifft gegen das Süder-Kreuz. Dieses bestehet in vier kreuz-

weiß gesehenen Sternen; an ihm nimmt man die Polhöhe jenseit der Linie, daher hat man eine nordliche und südliche Höhe, nord, und südliche Breite.

Polacke. Ist ein kleines Schiff, in der mittelländischen See, drey Mastig, besonders bey denen Welschen üblich, führet am großen Maste und Boegspritt, viereckigte, aber lateinische Seegel, am Besaan und Focke. Es führet Verdeck, Ruder und Seegel. Es hat zuweilen vier bis sechs eiserne Canonen, meistens aber Kammer-Stücke, vorn und auf den Seiten.

Politze. Ein aus der welschen oder spanischen Sprache entlehntes Kunstwort, der Handlung überhaupt, bedeutet soviel im Seewesen als die Zerte-Partey. Ferner hat man Admiralitäts-Politzen, bey Gelegenheit der Conserven- und Assekuranz-Politze. Immer bedeutet das Wort alsdenn eine Vertrags-Schrift.

Ponton. Ist ein großes flaches Fahrzeug, welches mit einem Mast, Kabestan, Windē, Schrauben und anderm Werkzeug versehen, dazu dienet, andere Schiffe, wenn man sie kielholet zu stützen, ihnen die Masten abzunehmen und aufzusetzen. Es ist ein solches bis sechzig Fuß lang, sechzehn breit und sechs und einen halben tief. In den italienischen Häfen nennet man die Bagger, Prahms Pontoni, dergleichen besonders in dem von Livorno sehr nöthig sind.

Porto Franco. Ist die welsche Benennung eines Frey-Hafens. In Genua heißt ein großes Magazin so, wo fremde Waaren eingelegt werden. Weil die eingehenden Waaren, sowohl welche hier liegen, als solche ausgehende vor dem Absatz keinen Zoll geben.

Porto Morto. Ist so viel als ein verbothener Hafen, wo den Kauffahrern einzulaufen verbothen ist. Dergleichen ist unter andern Castua in Istrien.

Postillon. Ist eine kleine Patasche, so man in den Hafen hält, Nachrichten, Befehle zu holen oder zu überbringen.

Poundage. Ein Zoll in Engelland, der von den Kauffahrern auf den gewissen Fuß per Pfund Sterling des Werths der Ladung bezahlet worden, und eine andere Gattung ist Tonnage, nach Tonnen derselben.

Prahm. Ist eigentlich ein plattes Fahrzeug ohne Kiel, dessen man sich auf den Flüssen bedienet.

Auf

Auf der Elbe braucht man die Prahme zum Löschen oder Lichten. Wir nennen im Deutschen überhaupt den Floß so, wenn er einen Boord hat. Ferner sind es diejenigen Fahrzeuge, welche von denen Franzosen Pontons genennet werden. Sie haben sie in Norden kennen gelernet, allwo man sie ungemein groß bauet, mit drey Masten versiehet, und wohl sechzig Stücke darauf stellet. Wir haben davon verschiedene Beyspiele in ältern, und auch im letzten Kriege. Da man sie auf der pommerischen Küste bey denen Schweden sahe, sprachen die, so weder See noch Geschichte kannten davon als von etwas wunderbaren, sie waren aber lange nicht die ersten, sondern man hatte dergleichen schon vielfältig und besonders immer in Norden gebauet. Die Kaiserlichen haben sie auf der Donau gebraucht. Kenner behaupten, dergleichen Fahrzeuge wären auf den Flüssen zum Gefechte dienlicher als die Schiffe. Man hat auch Prahme mit Block-Häusern, welche in Dännemark erfunden seyn sollen. Des Kaiser Peter des ersten Tagebuch, nennet einen schwedischen Prahm, der mit dergleichen versehen war, schlechtweg Block-Haus. Wie heist es Russisch. Im P. Daniel finden wir Prahme oder Flöße mit Dreh-Passen zu Vertheidigung der Mündung eines Hafens. Andere dergleichen sind 1759 in Frankreich hierzu gebraucht worden, wo man die Modelle von denen Dänen genommen hatte. Wenn man sich im letzten Kriege, auch der Prahme zum Bombardieren bedienet, so konnte dieses vielleicht uns neu seyn. Zuweilen hießen diese letzteren, so wir gesehen, besonders in den schwedischen Schriften Admiralitäts-Prahme. Denen Russen wurden bey Memel zwey Prahme in Grund geschossen. Unter dem Artikel Floß haben wir von zwey neuerlich aus America in Europa gekommenen Prahmen geredet.

Prao, Pirogue in Bantam. Hat die Steuer-Ruder an den Seiten.

Pressen. Heißt die See-Leute zum Dienste auf die Kriegs-Schiffe von andern mit Gewalt wegnehmen, und ist in Engelland im Gebrauch. Vor einigen Jahren hat man sehr

gegen das Pressen geschrien. Es fallen dabey allemal Unordnungen vor, und die ganze Mode überhaupt scheinet dem Begriff, so man sich von den Rechten einer freyen Nation machet, sehr zu widersprechen. Man vergrößerte das Hand-Geld der Matrosen, so freywillig Dienste nahmen, und welches der König zahlte, aus einem durch Unterschrift gesammleten Fond. Bey dieser Gelegenheit erschien in den öffentlichen Blättern ein Vorschlag, welcher kürzlich darinnen bestand, daß man zu der Maadschaft der Kriegs-Schiffe Land-Truppen eine Hälfte, und die andere von Matrosen nehmen sollte, jene würden den Dienst bey den andern lernen, die Handgriffe am Tauwerke und Canonen mit den erfahrnen mit machen, und auf solche Weise ausgelernet werden. Die Kauffahrer würden auch Leute behalten ꝛc. siehe Matrosen. Pressen sagen die Holländer auch, wenn sie Schiffe in Beschlag nehmen.

Pressenings. Teer-Tücher über die Lucken zu legen, damit kein Wasser vom Ueberlaufe ins Schiff komme. Mit eben solchen Tüchern werden auch die Stellen, wo die Masten durchgehen, verschlagen.

Preyen. Heißt so viel als anrufen, wenn man sich zur See begegnete. Wir holten einen Hucker herbey, den wir preyeten.

Priester. Schiff- Es werden Priester in den Hafen vor die Matrosen in den Arsenalen gehalten, und diese verrichten auch den Gottesdienst, auf den in Hafen liegenden Flaggen-Schiffen. Hierinnen stimmen beyderseits Religionsverwandte überein. Auf den holländischen Schiffen sind noch Leser, welche täglich in den Bethstunden lesen. Der Priester hält wöchentlich zwo Predigten auf den Schiffen. Wo keine Geistliche oder Gebeth-Verleser sind, liest der Schiffer oder der Steuermann in den Bethstunden, die Bibel oder Predigt.

Prise. Heißt ein dem Feind genommen Schiff und dessen Ladung. Die erbeuteten Schiffe sollen eigentlich nach den Hafen, daraus der, so das Schiff nimmt, gelaufen ist, gebracht, und alsdenn geurtheilet werden, ob das genommene Schiff ganz, oder zum Theil, als mit Recht erbeutet, angesehen werden könne. Ueber diesen Artikel haben die Staaten,

ten, besonders, wenn sie auf der See mächtig genug waren, manches willkührliche Gesetz gemacht, und man würde solche gerne als Gesetze des Völkerrechts ausgeben.

Johann von Engelland, z. B. befahl, daß alle Schiffe genommen werden sollten, die sich vor seiner Flagge zu streichen weigerten; und sie sollten, wenn es auch freundschaftliche wären, in diesem Falle, vor gute, das heißt rechtmäßig aufgebrachte Prisen gehalten werden. Obgleich nun dieses, und andere dergleichen Gesetze, so wenig einen anderen Staat, als die landliche Einrichtung eines Hausvaters eine andere Familie verbinden kann, so hat man doch die Gewohnheit, die Frage: ob das vorliegende Schiff eine gute Prise oder nicht sey, gemeiniglich durch einheimische Admiralitäten, und nach den Gesetzen des eigenen Schiffrechts beurtheilet. Diese Gerichtsbarkeit gründet sich, auf die Ueberlegenheit in der See, und jeder Werft, liefert neue Beweise vor ihre Billigkeit, so oft er ein neues Schiff vom Stapel schickt.

Die Engelländer haben im letzten Kriege von den Franzosen aufgebracht dreyhundert und siebenzehen Kauffahrer am Werthe, siebenmal hundert acht und zwanzig tausend zwey hundert fünf und siebenzig Pfund Sterling. Die Schiffe, welche Prisen machen, sind entweder mit Commission fahrende, und alsdenn wird das aus der Beute gelöste Geld, gemeiniglich folgender Gestalt vertheilet. Ein Fünftheil vor den Staat, von dem Ueberrest ein Zehntheil, vor den Admiral der Macht, und der Rest unter den Commißfahrer und seine Soldaten nach dem gemachten Vergleich. Es sind aber auch andere Regeln dabey beobachtet worden, nachdem die Commission lautet. Die von den Schiffen des Staats gemachte Prisen zu vertheilen, hat man diesen Satz. Fünf Sechstheil gehören dem Staate, vom Reste ein Zehentheil dem Admiral, das übrige dem Schiffs-Volke, wofern es nicht anders geordnet worden. Die reichste Prise, welche bey dem letztern weit getriebenen Kaperkriege genommen worden, ist ohne Zweifel die Hermione, ein Register-Schiff, oder spanische königliche Fregatte gewesen, welche, da sie vom Bruche mit Engel-

land nichts wußte, von zwey Engelländern aufgebracht wurde. Diese Prise wurde, obgleich die aufbringenden Schiffe dem Könige gehörten, zu Aufmunterung des Schiffvolks, dennoch wie eine von Armateurs eroberte, vertheilet. Es ist mir nicht möglich, den wahren Werth der Prise zu bestimmen; so viel kann man merken, daß ein Capitain sechzig tausend Pfund, und ein gemeiner Mann vier hundert und zwey und achtzig Pfund Sterling erhalten.

Prao. Indianische Barken in Tunquin, sind stark gondolirt, dienen im Kriege. Die Engelländer nennen sie half month.

Pumpe. Pompe. Jedes Schiff hat zwey aspirirende Pompen, um das beständig eintretende Wasser fort zu schaffen, besonders aber sind sie alsdenn im Gange, wenn etwan ein Leck entstanden. Hierüber arbeiten die Verbesserer der Schiffbaukunst noch sehr, und haben noch viel zu thun. Es giebt Zeiten, wo man ein Schiff, welches sinken will, retten könnte, wenn man mehr vom darein dringenden Wasser mit weniger Mühe, und folglich weniger Leuten heraus bringen könnte. Man hat eine Wassermühle hiezu vorgeschlagen, welche sehr speculativisch aussieht. Der berühmte Bouquer schlägt Windmühlen mit Horizontalflügeln vor. Die Engelländer haben Paternoster-Werke.

Puttings. Sind die Seile, welche die Haupt-Taue der Wände, vermittelst der eisernen Haken, so da Ketting heissen, und der Blocke, die da Jungfern genennet sind, spannen und steif anziehen.

Q.

Quadrant. Ein Vierthel-Zirkel von Kupfer zwölf bis achtzehn Zoll im Radius, von gehöriger Dicke und wohl gearbeitet. Der Umkreis wird in neunzig Grad, und jedes derselben in so viel Theile als möglich, doch nach einer besondern Art getheilet, welche hier zu beschreiben zu weitläuftig ist. Wenn der Höhenmesser, durch die an einem Rande angebrachten Dioptern das Gestirn genommen, so schneidet ein aus dem

dem Mittelpunkt herunter hangender Pendel, die Grade von der Höhe des Objekts ab.

Quadrant. Englischer. Unter dieser Benennung sind verschiedene Werkzeuge bekannt worden, welche alle dazu dienen, Höhen zu nehmen. Ich will nur den jetzo in Engelland und Frankreich, von Meßkünstlern und Piloten angenommenen Quadranten des Herrn Smith beschreiben. Ein Quadrant in neunzig Grad getheilet von Kupfer, macht einen Theil des Werkzeuges aus.

Jeder Grad ist durch eine Methode, welche nachher erkläret werden soll, in kleinere Abtheilungen getheilet. Um den Mittelpunkt des Quadranten ist eine Diopter beweglich, welche vermittelst einer Rute auf dem Rande hin und her geschoben werden kann. In eben diesem Mittelpunkte stehet auf der Diopter senkrecht ein Spiegel oder Prisma, auf der Fläche derselben, unter diesem stehet ein anderer eben so auf dem Rande des Quadranten, selbst dem vorigen, allezeit wenn die Diopter im ersten Theilungs-Punkt stehet, parallel. Am obern Rande des Quadranten ist ein Sehrohr mit dem Glase so angebracht, daß es die Bewegung der Diopter nicht hindert, und das Auge vom Rande herein siehet.

Ich muß noch von der Methode, die Grade einzutheilen, wie ich versprochen, reden. Am Ende der Diopter, welches auf dem Rande läuft, ist ein halber Grad in funfzehn Theile getheilet, davon jeder zwey Minuten ausmachet. Man findet die Grade bey der Operation also auf dem großen Rande, und die Minuten auf der Diopter. Das Instrument wird auf folgende Art zum Höhen nehmen gebraucht. Zuerst wird es rectificirt, das ist, die beyden Spiegel so gestellet, daß sich ein Objekt, darnach man durch das Sehrohr siehet, in denenselben, wenn die Diopter im ersten Theilungspunkte ist, in einem Punkte darstellet.

Wenn dieses geschehen, stellet man sich mit dem Instrument so, daß der Bogen vertikal gegen den Horizont ist, man kehret sich gegen die Sonne oder Stern, dessen Höhe genommen werden soll, so daß der Bogen des Werkzeuges dasselbe in der Mitten schneidet. Siehet man nach der Sonne, so wird ein braunes oder angelaufenes Glas vor dem Spiegel auf einiger

Weite geſtellet. Hierauf ſiehet man durch das Sehrohr den Horizont oder die Linie der Seefläche, verſchiebet die Diopter längſt dem Rande, bis das Bild des Objekts gegen den Horizont gebracht wird. Man zählt alsdenn die Grade der Höhe auf dem großen Rande, und die dazu gehörigen Minuten auf der Diopter ab.

Quadrant. Reduktions- Ein gegattertes Quadrat, deſſen ſich die Schiffer bedienen, um ihre Fahrten zu reduciren. Wenn eine von ſeinen Seiten vor den Horizont genommen wird, und ein Vierthel deſſelben vorſtellen ſoll, ſo bedeutet die andere gegen ſie ſenkrechte den Meridian, die mit dem Horizont gleichlaufende, hält man vor den Strich Oſt und Weſt der Windroſe. Man theilet die Horizontal-Linie ſowohl, als die Mittags-Linie in gleiche Theile, die man wieder in kleinere zerleget; man ziehet dieſe Theilungspunkte wie in ein Netz zuſammen, die Linien welche mit der Horizontal-Linie gleich laufen, nimmt man vor parallelen, die ſo mit der Nord-Linie parallel ſind, vor Meridiane an.

Ueberdem werden die Theilungspunkte, aus einem gemeinſchaftlichen Mittelpunkt, einen Winkel des Quadrats durch Vierthelzirkel zuſammen gezogen, und die acht Windſtriche, ſo in dem Vierthel der Windroſe ſind, darauf getragen. Der äußerſte Vierthelzirkel des Quadrats wird in ſeine neunzig Grade getheilet, und in dem Mittelpunkt ein Faden befeſtiget, den man gegen dieſe Abtheilungen ſpannen, und alſo auf der Fläche zwiſchen dem Striche nach dem Verhältniß dieſe Grade bezeichnen kann.

Wir wollen jetzt den Gebrauch dieſes Netzes beſchreiben. Zuerſt wird aufgegeben, die Weite zweyer Oerter, ſo auf einer Seecharte ſtehen, zu finden. Man nehme den Unterſchied der Breiten, ſuche den Strich der Fahrt von einem nach dem andern, man vermehre dieſen Unterſchied durch zwanzig oder funfzehn, ſo viel man Meilen auf einen Grad rechnet. Hierauf nehme man an, daß der eine Ort der Mittelpunkt des Quadranten ſey. Man trage den in Meilen gefundenen Unterſchied, auf der ſenkrechten Linie des Quadrats auf, und gebe denen Abtheilungen eine beliebige Größe von fünf, zehn bis zwanzig Meilen. Man bemerke in welchem

Digitized by Google

chem Punkt der hierdurch abgestochene Parallel den Windstrich, in welchem man fahren muß, durchschneide. Dieser Punkt ist der, wo sich der Ort, wo man hin will, befindet. Der Abstand von ihm bis zum Mittelpunkt, giebt also die Entlegenheit der beyden Oerter.

Ich habe nur dieses Beyspiel angeführet, daraus man vor der Hand von der Methode, die Estime durch dieses Netz anzustellen, verstehen wird. Da das Schiff oft einen andern Strich auf den Reisen von einiger Entlegenheit nimmt, so wird diese Aufgabe öfters vom neuen anzuheben seyn. Diese verschiedene Fahrten müssen auf eine gebracht werden, wozu viel Achtsamkeit und genaue Beobachtungen gehören. Man siehet übrigens, daß hier alles auf die Lehre von dem ähnlichen Triangel ankomme, die Praktik thut das meiste, und ist nicht genug anzurühmen. Noch eine Aufgabe muß ich hier nicht übergehen. Aus der gegebenen Länge und Breite des Orts wo man abgereist ist, den Strich den man gefahren und der Weite des Weges, die Länge und Breite des Orts zu finden, wo man jetzt ist.

Man spannet den Faden nach dem Strich, trägt die Meilen so man gefahren daran, und sticht den Punkt ab, welcher alsdenn der ist, wo man sich befindet. Die Längen und Breiten bezeichnen die Parallel-Linien des Netzes.

Quarantaine, Contumaz halten. Dieses müssen die Schiffe thun, welche aus Ländern kommen wo die Pest ist. Da man in dem türkischen Gebiethe sehr oft davon höret, so ist es zum Gebrauch geworden, daß allen daher und der Levante kommenden Schiffen, eine Zeit von vierzig Tagen durch, die Gemeinschaft mit dem Lande gesperret wird. Man hat bey der letzteren von den Türken schon nach Pohlen und Rußland gedrungenen Seuche in den Seehäfen sehr viel Aufmerksamkeit angewandt, und es sind bey dieser Gelegenheit Vorschläge gemacht worden, die Contumaz besser einzurichten. Man pfleget die Mannschaft entweder in Lazarether zu bringen, oder sie auf dem Schiffe zu lassen. Stirbt indessen einer dieser Contumazirenden, so gehet die Zeit von vorn an, und es würde in der That eine Equipage, wenn es nach diesen schlecht verdau-

ten

ten Regeln richtig zugienge, wohl Jahr und Tag Contumaz halten, und doch verdächtig bleiben können. Aber man brauchet Jahrhunderte, ehe man die ungereimten Folgen gewahr wird, welche aus einer Veränderung stammen, die sich auf einzelne Begebenheiten gründet, und Jahrhunderte, ehe man den Eigensinn und das Vorurtheil der Rechtslehrer und Staatsdiener abschafft. Die Menschheit mag leiden.

Quartier. Ist die Zeit, in welcher eine Abtheilung des Schiffvolks am Boord Wacht hält und arbeitet, da inzwischen die andern ruhen. Sie ist bey den Völkern selbst, und auch bey einer Nation auf unterschiedenen Schiffen nicht gleich. Auf den französischen Kriegs-Schiffen ist ein Tage-Quartier von sechs, bey den Engelländern von vier, bey den Türken von fünf Gläsern. Man lautet allezeit, wenn die Ablösung geschehen soll. Das Quartier Steuerboord ist das erste bey Anfange der Nacht, es thut solches einer von den ältesten Officieren. Backboord heißt das andere, die Hundewache folgt darauf, alsdenn die Morgenwacht und s. w. Noch besser wird man diese Verschiedenheit aus folgendem bestimmen. Man rechnet nach dem neuern französischen Dienste, fünf Abtheilungen vor die vier und zwanzig Stunden des Tages. Die erste ist von Mittag bis sechs Uhr Abends, die zweyte von sechs Uhr Abends bis Mitternacht. Die übrigen zwölf Stunden werden in drey Quartiere zu vier Stunden vertheilet. Die ganze Maadschaft aber des Schiffes theilet sich in zwo Brigaden, davon eine die andere ablöst; siehe Wacht.

Die Galeeren haben auch ein so genanntes Quartier, wenn nicht alle Riemen, weil man keine Eile hat, zugleich gehen. Es rudert im Quartier die Hälfte auf jeder Seite, von der Puppe oder Hintertheil bis zur Mitte. Dieses ist das Quartier der Puppe; hierauf löst die andere Hälfte von der Spitze bis zu der Mitte ab, und heißt das Quartier vom Vordertheil. Diese Veränderung und Wechsel geschehen im Augenblick auf das Zeichen der Pfeife. Noch ist zu merken, daß die Wacht allemal, wenn die Glocke (siehe Matrose) gezogen wird, auch anrufe, um zu zeigen, daß sie wache, oder sich wenigstens aufschreye und andere störe.

Digitized by Google

Quartier-Meister. Schiemann. Ist ein Unter-Schiffs-Officier, ein Gehülfe des Schiffers. Er giebt auf die Besetzung der Wacht acht, beobachtet die Matrosen überhaupt, besonders trägt er vor die Pompen und Reinlichkeit des Schiffes Sorge.

Quartier-Stadt. So hieß die erste Stadt in den vier Classen der Hansa. Es waren dieses Lübeck, Cöln, Braunschweig und Danzig.

Queere in der. Ein Fahrzeug, ist einem Schiffe, ein Gegenstand in der Queere, wenn die Linie, nach welcher es seegelt, auf den Gegenstand senkrecht trifft.

R.

Raa. Ree. Bey den französischen Levantefahrern Antenne, Seegelstange. Ist das lange runde Holz, auf welches das Seegel gespannet ist, und am Mast hanget. Es pflegt diese Stange insgemein in der Mitte, wo sie $1\frac{1}{10}$ der Länge ist, dicker als an den Enden zu seyn; sie hanget am Raack meistens im rechten Winkel am Mast, dadurch wird ihre Bewegung erleichtert. Sie wird mit einem Tau, Vall genennet, erhöhet und herunter gelassen. Das große Besaan-Seegel allein hanget schief gegen seinen Mast. Die Verhältniß der Raa in der Länge, beziehet sich auf ihren Mast, und man hat zur ersten Regel angenommen, daß die große Raa eines Schiffes von hundert und achtzig Fuß Länge, und fünf und vierzig Fuß Breite, neunzig Fuß haben soll. Die Foocke-Raa ist kürzer als die große; die Besaan ist etwas kleiner. Die Raa der Blinde hat $\frac{5}{8}$ der großen; die Raa des großen Bramseegels $\frac{4}{7}$ u. s. w. alles nach holländischer Weise.

Jede Raa erhält den Namen von dem Seegel, welches daran angeheftet ist. Auf den Galeeren ist die Antenne sehr lang, aus zweyen, auch mehr Stücken zusammen gesetzet, und stehet schief gegen den Mast. Siehe Galeeren-Seegel.

Raa-Bänder. Sind überhaupt zu reden Stücke Stricke von zwey Faden lang. Die Matrosen haben sie immer bey der Hand und am Gürtel hängen.

Mit

Mit dergleichen werden die Seegel an die Raa, die Flaggen-Stöcke an den Top, und sonsten alles andere Werk befestiget.

Raa-Beginnen. Eine Stange, an welche kein Seegel gespannet wird, und nur das Kreuz-Seegel anzuziehen und zu spannen dienet.

Raack. Ein Kranz, kugelförmiger auf einem Tau angereihter Holzstücken, welcher den Mast und die Mitte der Raa umgiebt, und sie mit einander zusammen hält.

Raack-Tau. Ist ein Tau, welcher jene zusammen geheftete Kugeln, so man Stengel heisset, verbindet, und dadurch den Raack ausmacht. siehe Raack.

Rähter. So viel als einer der ein Schiff ausrüstet, beschicket. Siehe Rheder.

Rais. Reis. So heissen die Capitains der türkischen und barbarischen Galeeren und Schiffe.

Rambade. Sind zwo Erhöhungen neben der Spitze der Galeere und dem Vorderbaume, sie sind von einander durch den Koocker unterschieden, und können auf jeden ohngefähr funfzehn bis achtzehn Soldaten stehen. Sie sind höher als die Tamburinen.

Ramberge. Die Engelländer hatten zur Zeit Franz des Iten, in Frankreich dergleichen Schiffe, sie waren schmälere Galeeren und geschwindere Niederboords, so auch Seegel führten. Heut zu Tage ist der Name nicht mehr gebräuchlich, man muß ihn der alten Geschichte wegen behalten, allwo das Wort noch vorkommt. Jetzt heißt man Ramberge eine kleine Galliote, so zum Advis gebraucht wird.

Rang. Ist ein Ausdruck, dessen man sich bedienet, die Gattung der Kriegs-Schiffe nach ihrer Größe anzudeuten. Die Franzosen haben fünf Range; die Holländer sieben; die Engelländer sechse. Bey jenen ist diese Abtheilung nach der Länge des Kiels, der Ladung und der Anzahl Canonen gemacht. Man kann, nach dem Herrn Bouguer, auf einmal die Eintheilung selbst und zugleich übersehen, in wie weit sie genau sey.

Die Schiffe vom ersten Rang in Frankreich sind hundert und siebenzig bis hundert und achtzig Fuß lang, funfzig breit, führen vierzehn bis funfzehn hundert Tonnen, sie haben drey ganze Verdecke und ein halbes oder Pflicht, über demselben

zwey

zwey Hütten und bis hundert und zwanzig Canonen. Das halbe Verdeck ist das eigentliche Merkmal des Schiffes vom ersten Range. Da man dieses aber aus guten Gründen abgeschaffet, so giebt diese Veränderung Gelegenheit, jene Gattung unter die vom zweyten Rang zu zählen. Diese letzte haben drey ganze Verdeck, oder das obere zuweilen halb, tragen achtzig bis neunzig Canonen, und sind hundert und funfzig bis hundert und fünf und funfzig Fuß lang. Die vom dritten Rang sind hundert und fünf und dreyßig bis hundert und fünf und vierzig Fuß lang, haben zwey Verdeck, ein halbes und eine Hütte, folgends vier Stockwerk im Hintertheil, und führen sechzig bis siebenzig Canonen. Diese Art Schiffe, sagen die Seefahrer, sind im Wetter die besten, sie sind nicht zu überbauet. Die vom vierten Rang haben ohngefähr hundert Fuß Kiel, zwey Brücken, führen dreyßig bis vierzig Canonen. Der fünfte und letzte Rang enthält Schiffe von achtzig Fuß Kiel, zwey Verdeck, und funfzehn bis zwanzig Canonen. Ich würde, wenn ich dürfte, die französischen Kriegs-Schiffe eintheilen, in Schiffe von der Linie, in Fregatten und Corvetten. Die Schiffe von den drey ersten Rangs, würde ich jetzt Schiffe von der Linie nennen, alles andere heißt Fregatte und Corvette. Die Schiffe vom vierten Rang und die vom fünften, werden nicht mehr stark genug gehalten, in der Linie zu stehen, sie können es mit den großen, so schwere und mehr Canonen haben, die weiter tragen, nicht aufnehmen.

In vergangenen Zeiten, als z. B. in der Flotte Philipps des IIten gegen Engelland, der Holländer ihrer gegen die Engelländer unter Cromwelln, wurde diese Regel nicht beobachtet, die schweren Schiffe waren aber auch nicht so häufig.

Man hat bemerkt, daß die nordischen Seemächte zuerst größere Schiffe gebauet haben, übrigens kann man ohngeachtet dessen, daß in der Linie der Nutzen der großen Schiffe wohl erkannt worden, nicht behaupten, je größer ein Schiff ist, desto nutzbarer sey es in der Armee. Gegentheils haben die vom ersten und zweyten Rang, von ihrer eignen Größe, viel Unbequemlichkeiten. Sie finden nicht so oft als sie wünschen,

Hafen,

Hafen, die vor sie tief genug wären; sie müssen daher, aus Furcht aufzulaufen, den Sturm in hoher See aushalten. Bey kleinen Winden sind sie ferner träger als man wünschte. Die kleinen Schiffe, ich verstehe bis zum fünften Rang, thun, wenn sie unter den großen in der Linie vertheilt werden, allemal treffliche Dienste.

Von der holländischen Rang-Eintheilung kann man nicht so genau reden, als wir von den Franzosen gethan.

Die Engelländer haben zufolge der Listen so beym Frieden heraus gekommen, sechs Rangs. Die vom ersten haben hundert Canonen; im zweyten Rang sind die von neunzig; im dritten von achtzig und siebenzig; im vierten die von sechzig bis funfzig; im fünften die von vierzig bis dreyßig; im sechsten die von zwanzig.

Die Schweden haben sechs Rang, beynahe nach gleicher Eintheilung, und auch die Dänen kommen derselben nahe.

Randhölzer. Sind zwey krumme einander ähnliche Hölzer, welche die Rundung vom Hintertheil des Schiffes anlegen. Sie stoßen mit ihren unteren Enden an den Hintersteeven oben an zween Ständer, welche das Hintertheil oben ausbilden.

Ranzion. Kann füglich Auslösegeld oder Loskauf heissen. Aufgebrachte Schiffe können ranzionirt oder reklamirt werden.

Rath-Kammer. Heißt eine große Kammer auf den Linien-Schiffen, wo die Versammlung der Officier geschiehet, der Kriegsrath gehalten, Befehl ausgegeben und Berichte abgestattet werden. Sie ist sieben Fuß hoch und ziemlich groß.

Ration. Eßmaaß. Ist das Maaß und Gewicht von dem, so das Schiffvolk täglich an Speise bekommt. Diese Rationen sind nicht allezeit und allenthalben gleich. Es wird überall aber gekocht und aufgetragen. Die Speisen sind Pöckelfleisch von Rind und Schwein, Grütze und Erbsen, Butter, Käse, Stockfisch, Bohnen, Faßolen, Reiß, Oel, Eßig, alles nach der Landesart, Wasser mit Eßig gemengt zum Getränk, wie auch Bier und Wein. Hiebey kann man merken, daß diese Rationen auf französischen Kriegsschiffen durch zwey Proviantbediente verwaltet werden. Sie erhalten die Naturalien vom Liferanten vor königliche Kosten. Die holländischen und englischen

engliſchen Capitains verpflegen ſelbſt ihr Schiffvolk. Auf der großen ſpaniſchen Flotte 1588. waren ſchon Backofen auf Fahrzeugen angebracht. Im Jahre 1772. hat die engliſche Admiralität dergleichen auf einem Schiff beſichtiget, ſo nach neuer Art eingerichtet worden, und nur wenig Feuer braucht, und ihn gebilligt.

Raubſchiff. Iſt ein Schiff, ſo ohne Commiſſion von einer Macht Schiffe wegnimmt. Dergleichen Seeſchäumer erſcheinen in den beyderſeits indiſchen Gewäſſern, und auch auf den arabiſchen Küſten. Sie haben keine Freunde, als die, wo ſie Schutz finden. Sie entſtehen öfters, wenn die Schiffs-Maadſchaften gegen ihre Officiers auftreten, ſich zum Meiſter vom Schiffe machen und Piraten werden. Im Jahre 1750. fand ein europäiſch Schiff eine Flotte von Raubſchiffen, unter einem Anführer von zwey hundert Seegel, groß und klein, vor Surate. Die Seeräuberey gehet in den daſigen Gewäſſern immer fort. Bey Gelegenheit der Kriege finden ſich, außer den Armateurs, auch allemal ſolche Räuber, wie jetzt in den griechiſchen Wäſſern und an den ſyriſchen Küſten, ein. Siehe Seeräuber.

Raum. Der Boden in einem Schiffe, ſo unter dem letzten Verdeck befindlich. Hier werden die Vorräthe und Packwerk verwahrt, die Küche und auch einige Kammern vor die Officier angebracht. Die Eintheilung des Raums iſt in verſchiedenen Conſtruktionen auch unterſchieden, im obigen der Beſtimmung aber kommen alle überein. Dem holländiſchen Sarter zufolge wird er in ſechs Theile, von den Vorder bis zu den Hinterſteeven zu rechnen, getheilet. Davon ſind von hinten an zu rechnen, ein Sechstheil vors Pulver, das andere vors Brod beſtimmt. Beyde Abtheilungen ſind ordentliche, mit Tannenholz getäfelte Kammern. Vorn ſind zwey Sechstheil vor die Seegel, vor die Kabel und vor des Feldſcheers-Stube, in der Mitte liegen die Fäſſer und Waaren. In den Kauffahrern hält man überhaupt den Raum vor die Waaren rein, und Küche und Kammern ſind oben. In den Kriegsſchiffen ſtecken die Gefangenen im Raum.

Raum in den Galeeren. Dieſer hat ſechs Theile. 1) Davon,

eine Kammer unter dem Hintertheil; sie hat nicht mehr Raum, als zu des Capitains Bette gehöret. 2) Escandolat, Vorrathskammer des Capitains. 3) Compagnie, hier ist der Vorrath von Trinkwaaren, als Wein, Wasser, ingleichen Speck, Pöckelfleisch, Stockfisch. 4) Palliot; hier liegt der Reiß, die Bohnen vor das Rudervolk, und Zwieback. 5) Taverne; dieser Platz ist mitten in der Galeere. Hier läßt der Comite Wein schenken, neben an, ist die Pulverkammer. 6) Das Zimmer des Vordertheils. Hier liegen die Cabeln und Taue, nebst des Wundarztes Kasten. Die Kranken haben hier auch ihren Platz, ziemlich schlecht auf den Taurollen.

Räumer-Hafen. Eine Maschine, damit der Schlamm und Sand aus einem Hafen geschaffet wird. Man hat verschiedene Arten derselben; die erste beschreibt Bonajuto in seiner Fortification; die andere ist in Genua gebraucht; die dritte hat Sturm beschrieben; die vierte endlich giebt ihr Erfinder, der berühmte Leupold, vor die beste aus. Sie bestehet in einem großen Rade mit Schaufeln, welche den Schlamm herauf bringen, indem das Rad gedreht wird, und selbigen in ein Fahrzeug auswerfen, so zu diesem Ende neben bey stehet.

Ein berühmter Hafen-Räumer ist in Bremen, dessen nähere Beschreibung von allen, die in Wasser arbeiten, Aufmerksamkeit verdienet.

Reale. Ist der Name der vornehmsten Galeere eines unabhänglichen Staats. Die päpstliche erste Galeere hat auch diesen Namen. Die venetianische führet ihn wegen der Königreiche Cypern und Candia, so die Republik besessen. Auch die Genueser haben sie wegen Corsica haben wollen. Aber die Capitaine der Toskaner und Maltheser, als die nächsten der Seemächte, haben es ihnen streitig gemacht. Jetzt kann der Punkt entschieden werden. Neapel, Sicilien und Sardinien, haben jedes ihre Reale. Die französische Reale war im Bau von den andern eben so wenig, als in andern Seedienſten unterschieden, nur sie war größer, nämlich hundert und achtzig Fuß lang, acht und vierzig Fuß breit, und hatte sechzig Bänke, jede mit sieben Rudern, folgends vier hundert und zwanzig Ruderer.

Reclamiren. Reklamiren. Heißt das aufgebrachte wieder fordern, indem man beweiset, daß es nicht rechtmäßige Prise sey. Der ordentliche Weg Rechtens pflegt, besonders bey Kriegs-Zeiten, sehr schwer zu fallen.

Reede. Rheede. Ist eine Gegend im Meer oder Ankerplatz, etwas von der Küste ab, wo die Schiffe vor gewissen Winden und Stürmen sicher liegen. Hiebey müssen sie folgende Regeln beobachten. Sie sind gehalten es in solcher Entfernung von einander zu thun, daß die Kabeln sich nicht verwickeln und Schaden thun können. Wenn mehrere allda befindlich, so ist dasjenige, so am weitesten vom Lande ablieget, verbunden, die Nacht über Feuer aufzusetzen, um die aus der See kommenden zu belehren. Wenn ein Schiffer in der Nacht ablegen will, so muß er sich bey Tage schon so gestellet haben, daß er es ohne einige Gefahr vor andern thun könne. Muß einer kappen, so läßt er seinen Ankerback oder Tonne liegen, bey Strafe von Verlust des Ankers. Die Reede ist vor den Schiffer offen, wenn er daselbst frey ankern darf, welches allen Unterthanen und Fremden zu gute kommt. Sie ist es also immer, wenn ein anlegendes Schiff so liegen kann, ohne daß es unter Canonen vom Lande kommt. Gesunde Reede heißt die, wo beym Ueberwinde auch guter Ankergrund zu finden. Beschlossen ist die Reede, wenn sie unter den Canonen liegt.

Reede loß. Heißt ein Schiff, wenn sein Tauwerk, Mast, und das, so sonst zu seiner Fahrt gehöret, in der Art zu schanden worden, daß es nicht mehr Dienste thun kann. In den Schlachten werden viele Schiffe so zugerichtet, welche sich aus dem Gefecht ziehen, oder da sie nicht gut fahren, genommen werden, oder gar von aufgelegten Brandern auffliegen.

Reeder. Rheder. Schiffsfreund, heißt eigentlich der Eigenthümer eines Kauffahrers, oder der Schiffs-Herr der es ausgerüstet hat. Sie heissen Mit-Reeder, Schiffs-Freunde, wenn ihrer mehrere nach gewissen Parten, an der Ausrüstung Theil haben. Allemal muß die Landes-Obrigkeit Erlaubniß zu solchem Gewerbe ertheilen.

Reefs. Sind an dem Seegel queer an demselben befestigte Schleifen. Sie werden mit den Beschlag-Leinen versehen,

und dienen, die Seegel, wenn übel Wetter ist, einzureffen.

Reef-Tackels. Sind kleine Tackel an den Enden der Marsseegel, durch welche man die Reefsenden dahin ziehet.

Reep. Im Niederdeutschen ein Seil; im eigentlichen Verstande aber ein Tau, welches in der Mitte einer Seegelstange gegen den Raack befestiget ist, wodurch das Hauptgatt oben am Mast auf einer Rolle hinläuft, unten ist es am Vall feste, und das Seegel läuft längst demselben herunter, und wird daran herauf gehist.

Reeper-Bahn. Sind die Werkstätte der Seiler. In ordentlichen Schiffwerften hat man niedrige, aber gehörig lange verdeckte Gebäude, in welchen die Seiler arbeiten können. Die Reeperbahn der Ostindischen Compagnie in Ostenburg, so wie der Admiralität von Amsterdam ihre, sind jede fünf und funfzig Fuß breit, und fast zwey tausend Fuß lang, sonst auch Leinbahn, Reefschläger-Bahn.

Reff. Kleines Seegel.

Reff-Bonnete. Siehe Beyseegel, Auslieger.

Refraction. Ist überhaupt das Abweichen vom ersten Wege, welche ein Körper machet, wenn er durch etwas gehet; hier besonders die Abweichung der Strahlen von dem geraden Wege vom Object zum Auge. Daher scheinen die leuchtenden Himmelskörper dem Beobachter allezeit wirklich höher als sie sind. Man hat hierüber alles auf einmal zu sagen berechnete Tafeln, die meistens zureichen. Diese geben auf einen Grad Höhe 27′, 56″. Wenn also ein leuchtender Körper einen Grad über den Horizont scheinet, so ist die wahre Höhe nur dem Rest gleich, wenn man 27′, 56″ von 1 Grad oder 60′ abziehet. Die Refraction fällt oder wird kleiner, so wie die Höhe zunimmt, sie wird ein Zero oder nichts im Zenith oder in der Höhe von neunzig Graden.

Register-Schiff. Heißt eigentlich bey der spanischen Silberflotte das Schiff, worauf sich das Verzeichniß aller Waaren der Silberflotten befindet. Sonst werden auch alle Schiffe, so mit königl. spanischer Erlaubniß dahin fahren, so genennet, auch die königl. Fregatten, wenn sie Waaren oder Gold am Boord haben.

Reise. Der Schiffer thut eine einfache, doppelte, durchgehende. Einfach, wenn er von einem

nem Ort gerade nach dem andern zu fahren, befrachtet ist: als von Riga nach Memel. Eine doppelte als von Riga nach Memel und von da wieder zurück. Eine durchgehende wäre von Riga auf Memel nach Elbingen, und von Elbingen wieder zurück auf Riga.

Reisen nach Jaffa. Ein holländisch Sprichwort, bedeutet eine gefährliche Seereise unternehmen, dergleichen die waren, so die heiligen Schiffe dahin in den Kreuzzügen thaten.

Renn-Schiff. Ist ein langes Fahrzeug mit Vorder- und Mittelmast, seegelt und rudert.

Repressalien. Sind außerordentliche Zwangsmittel, wenn eine Obrigkeit sich des Eigenthums der Unterthanen einer andern aus dem Grunde bemächtigen läßt, weil jene dergleichen gethan hat. Solches geschiehet im Kriege in Ansehung der See, mit Wegnehmen, Beschlagen und Aufbringen der Schiffe.

Retur-Schiff. Heißt in Holland, Engelland und Frankreich und andern Orten, welche weite Seereisen thun lassen, ein Schiff, so von dergleichen zurück gekehrt ist.

Rheinfälle. Heissen Wasserfälle auf diesem Flusse. Der erste ist bey Laufen und Schafhausen in der Schweiz, da der Fluß sehr schmal wird, und mit großen Ungestüm etliche Klaftern hoch von einem Berge herab stürzet. Hier wird ausgeladen. Der zweyte bey Laufenburg ist nicht so gefährlich, und können die Schiffe leer durch Seile herunter gelassen werden. Der dritte ist bey Hellhacken unter Rheinfelde, wo man zur Noth mit beladenen Schiffen durchfahren kann. Siehe Wasserfall.

Riegel-Band. Sind Hölzer, welche zwischen zween andere gesetzt, sie zu verstärken und fest zu halten, dienen.

Riemen. So nennen die Deutschen die Ruder der Galeeren und Schaluppen.

Rieß-Bord, Windlatte. An den Holzgellen ist eine drittehalb Zoll dicke, ein Fuß in der Mitte, vorn viere hinten sechs hohe Planken an der Futterung befestiget.

Riff. Eine lange Bank, es sey Sand oder Felsen, besonders die, so am Eingang in einem Hafen liegen. Dergleichen ist die, so vor dem Hafen von Salee lieget, wo zuweilen drey bis vier Tage vergehen, ohne daß sich jemand ein oder auszulaufen getrauet, und daher die

Schiffe genöthiget sind, auf der ziemlich blanken Rheede liegen zu bleiben. Solche Riffe schützen einen Hafen, aber sie haben auch viel beschwerliches. Adamson beschreibet in seiner senegalischen Reise die dasige. Er sagt, wenn mehrere Wellen auf den Riff treffen, so erheben sie sich darüber in einer Fläche von zehn bis zwölf Fuß, welche sich hernach bricht. Bey Senegal hat man besondere Boote von funfzig bis sechzig Tonnen, die nicht über fünf Fuß Wasser brauchen, und von Negern, die die Gewohnheit hierinnen nebst der Uebung sehr geschickt gemacht haben, geführt werden.

Rigatta. Wettrennen der Gondeln, um Preise auf dem großen Canal in Venedig. Man wagt es, ihren Ursprung und Aehnlichkeit in den Naumachien der Römer zu suchen.

Ring. Ein Instrument, dessen man sich bedienet, die Sonnenhöhe zu nehmen. Es bestehet aus einem kupfernen starken Ring von fünf bis zehn Zoll Durchmesser, und eine Hand breit ohngefähr Höhe. Es wird ein kleiner Ring draussen befestiget, um das Instrument daran aufzuhängen. Im Ringe ist ein Loch angebracht, dadurch ein Strahl in den innern Theil fällt. Auf denselben sind die Abtheilungen eines Quadranten, dessen Mittelpunct, das Loch ist, gezeichnet. Der eine Halbmesser ist von dem Loch mit dem vertikalen Durchschnitt des Ringes gleichlaufend, der andere schneidet ihn im rechten Winkel. Zwischen den beyden Puncten nun, wird ein beliebig großer Viertheilzirkel in seine neunzig Grad getheilet, und alsdenn in den Ring getragen. Wenn man die Höhe nehmen will, wird der Ring an der Handhabe so aufgehenkt, daß das Loch gegen die Sonne gekehrt ist, da denn der durchfahrende Strahl einen lichten Punct auf der inneren Fläche des Ringes anzeichnet, der die Höhe der Sonne in Graden zeiget. Eben dieser Punkt bemerkt auf der andern Seite die Abtheilungen, die Weite des Gestirns von dem Zenith des Orts. Dieses Instrument taugt weder auf der Erde noch dem Schiffe zu Beobachtungen, es hat sich aber doch bey einigen erhalten.

Riß-Bank. Ist ein in die See gehender künstlicher Damm, dergleichen bey Calais und Dunkirchen befestiget waren. Zwo bey Memel funfzig Ruthen in

in das Haf gehende. Dergleichen Bänke decken den dasigen Hafen, der unter den Canonen der Festung liegt.

Rose. Schiffrose. Siehe Compaß.

Ruder. Seine Theile sind die Platte oder Schaufel, und der Griff oder Penn. Plinius sagt, die Kaper haben die Ruder, und die Plateer das breite Ende daran erfunden. Die Ruder werden verschiedentlich geführet, bald sind sie frey, nirgends aufliegend, alsdenn ist der Ruhepunkt in der Hand des Ruderers. Die andere Art ist die, wo das Ruder in seinem Gleichgewicht auf einem dazu bestimmten Boordrand lieget. Die letzte Art von Ruder, sind auf den Booten, Schaluppen, Galeeren u. s. w. die erstere aber ist auf den Gondeln und andern Fahrzeugen, auf den Flüssen besonders im Gebrauch. Zu dieser Gattung Ruder gehören die Pagalen.

So einfach dieses Werkzeug ist, so viel vortheilhaftes hat es in der Bewegung, aber eben so wenig hat man dieses noch genugsam aus einander gesetzt. Der Augenschein giebt, das Ruder sey ein Hebel, aber nicht von welcher Gattung er sey. Die zum gründlichsten scheinen, rechnen ihn zur ersten Art. Die Kraft ist im Ruderer, den Ruhepunkt setzen sie an den Punkt, wo das Ruder auf dem Aposti aufliegt, und die Last ins Wasser. Je länger das äußere Theil des Ruders ist, desto mehr Raum wird bey jedem Schlag gewonnen. Unter dem Artikel Fahrt der Galeeren, sagen wir, wie man es auf denselben, den Schaluppen und andern Ruderschiffen führe. Hier will ich einiges anderes anmerken. Eine ganz neulich heraus gekommene Auflösung der Aufgabe, die gehörige Verhältnisse der Ruder zu finden, von dem Galeerenbauer in Schweden, Herrn Chapmann, redet hievon folgender Gestalt. Es hat Fahrzeuge, deren Ruder wohl proportionirt gewesen, gegeben, und giebt auch noch welche, aber wenn irgend eine Aenderung gemacht wird, so hört alles auf. Will man drey Mann statt fünfe ans Ruder setzen, das Fahrzeug schwerer laden, schwächere Leute ansetzen, die Größe des Ruderbalkens verändern, so kann durch die Praxis ihnen nicht die vollkommene Verhältniß so gleich gegeben werden. Der Verfasser sucht also eine Theorie

fest zu setzen, in welcher er alles in Rechnung und Gleichung neben einander stellet, auf welche ich die Leser zurück weisen muß. Da die Fahrt der Galeeren, wie in dem angeführten Artikel gesagt wird, nicht gleichförmig zusammenhangend, sondern stoßweise geschiehet, so sagte er, man könnte voraussetzen, man habe einen Satz anzunehmen, dessen Möglichkeit nicht völlig gewiß ist, nämlich daß man die Ruderer in gleiche, etwan in Viertheile theile, da denn beständig ein Theil, wenn der andere die Ruder erhebet, seine ins Wasser senken, und dadurch eine gleichförmig fort daurende und zusammenhangende Bewegung verursachen müßte. Ist dieses jemals irgend zu erhalten möglich, so müßte es auf den Ruderschiffen der Alten gewesen seyn, wo die Ruderer allemal in drey Classen vertheilt, auf besondern Bänken saßen.

Ein Ruderer kann am meisten ausrichten, und zum längsten aushalten, wenn er am Ruderzeuge die Kraft anwendet, die sich zu seinem Vermögen zum besten schickt, und es mit solcher Geschwindigkeit thut, die mit seiner Bequemlichkeit am besten übereinkommt. In diesem Falle ist die Kraft des Ruderers sieben hundert und zwanzig Unzen zu schätzen, wenn er allein arbeitet, sind aber mehrere, so bewegen sich die, so zunächst an dem Aposti sind, mit der Geschwindigkeit, die ihnen am bequemsten ist, und dadurch gehet ein Theil der Wirkung verloren. Die äußersten müssen sich zu geschwinde bewegen, dadurch wird ihre Kraft gemindert, und man nimmt die Kraft eines Manns am Ruder folgends nicht über vier hundert und acht und vierzig Unzen, und die innere Länge des Ruders muß man durch obiges, nämlich die Geschwindigkeit und Kraft der äußersten Ruderer bestimmen. Ferner muß die Größe des Ruderblatts bekannt seyn; ist es zu breit, so versetzt sich der Wind darinnen, es ist zu schwer zu handthieren. Man muß dem Ruderblatt so viel möglich eine große Fläche geben, aber das Ruder nicht deshalb zu sehr verlängern. Die Praxis hat zur Größe des Ruderblatts vor Galeeren viertehalb Quadratfuß Länge, die Breite drey Viertheil Fuß angegeben.

Aus den durch andere Umstände festgesetzten Größen einiger

ger Theile des Ruders findet man die andere durch die analytische Berechnung.

Vielleicht wäre aber noch manches zu erleichtern. Die Portugiesen beschweren das innere Ende ihrer Ruder mit einer Maasse von Bley, und setzen die Leute zur Arbeit gegen einander an, so daß zwey und zwey wechselsweise ziehen und stoßen. Es wäre ein unschätzbarer Vortheil vor die Hoch-Boords, wenn man Ruder anbringen könnte; sie könnten bey Windstillen fortkommen, dadurch manchen Gefahren entgehen und großen Nutzen verspühren. Ein aufgefahrnes Schiff würde allezeit leichter von der Bank mit Rudern los kommen als jetzt. Die ungeheuren See-Schlösser können bey Windstillen von Galeeren und Schaluppen genommen oder zertrümmert und verbrannt werden, wie schon geschehen; hätten sie Ruder, so fiele diese Unbequemlichkeit weg.

Solche Ruder auf den Hoch-Boords, wie sie auf den Galeeren sind anzubringen, ist unmöglich. Gewisse indische Fahrzeuge haben auf ihren verlängeten Gallion ein paar anzubringen gewußt; siehe Dreh-Ruder.

Ruder-Bank. Ist der Sitz der Ruderer. In den Galeeren sind, sagt man, fünf und zwanzig Bänke, das heißt so viel auf jeder Seite, folgends funfzig Bänke zusammen; ein Ruder auf jeder Bank und vier bis sechs Mann an jeden. Die Galeassen haben zwey und dreyssig Bänke, und sechs bis sieben Ruderer auf jeder.

Auf einer gemeinen Galeere sind demnach funfzig Bänke, auf deren jeder bis sechs Mann sitzen. Diese Bänke sind zehn Fuß lang, anderthalben Fuß breit und vier Fuß von einander. Sie stehen in der Höhe eines sitzenden Mannes, und reichen vom Aposti bis an den Kooker. Sie sind mit etwas Werg belegt, und oben darüber mit herunterhangenden Ochsen-Häuten bedeckt. Die Ruder liegen auf einem längst dem Boord befestigten Fuß dicken Balken, so daß von den funfzig Fuß ihrer Länge, ohngefähr dreyzehen in dem Schiffe hereinwärts stehen, die mit dem übrigen aber auf den Boord-Balken im Gleich-Gewichte sind, weil die Ende dicker sind als die auswärts befindlichen. Zum Angreifen sind hölzerne

Griffe an der Stange des Ruders befestiget, vermittelst welcher sie die Ruderer, so an der Bank angeschmiedet sitzen, handthieren.

Ruder. Dreh- Durch diese Maschine könnte, wie es scheinet, der Zweck erfüllet werden, Ruder an den Hoch-Boords anzubringen. Es ist der Neugierde werth sich etwas dabey aufzuhalten, besonders da dieser Artikel in den gewöhnlichsten Schriftstellen vom See-Wesen nicht berührt wird.

Ich habe oben gesagt, daß in dem Buche Notitia utriusque Imperii eine Liburne mit Rädern beschrieben werde. Der ungeheuer tropische Styl, macht die Stelle, wo nicht ganz unverständlich doch ekelhaft dunkel. Kein Mensch fand, so viel ich weiß, in der Geschichte etwas mehr von dieser Erfindung. Die Zeichnung, so ich in meinem Exemplar sehe, ersetzt das mangelhafte an Deutlichkeit nicht völlig. So viel errathe ich, daß man zwey Räder auf jedem Boord angebracht, die durch die auf dem Ueberlauf um eine Welle getriebene Ochsen in Bewegung gesetzt werden sollen. Ich hatte wenig Achtung vor solche Dreh-Ruder aus diesem Beyspiel bekommen, als ich die neuere Erfindungen vor mich bekam. Man hat in unsern Zeiten Dreh-Ruder vorgeschlagen, hyberbolisch billigen und vernachläßigen gesehen, ich will von derselben, so viel erläuterndes, als ohne Zeichnung geschehen kann, beybringen. Man muß, wenn man sich besser von dieser sonderbaren Maschine unterrichten will, des Herrn Saverien Dictionaire des Mathematiques, und die Nürnberger Maschinen-Sammlungen nachsehen.

Die Maschinen, welche die Akademie der Wissenschaften von Paris gebilliget, geben manche solche Versuche an. Mir fällt die Geschichte des Marschalls von Sachsen hierbey ein. Er hatte ein mit einer ähnlichen Maschine versehenes Fahrzeug bestiegen, um auf der Seine die Probe zu machen, ich glaube das Fahrzeug sollte zu einer Ueberfahrt über den Fluß gebraucht werden. Es blieb ohngeachtet aller theoretischen Genauigkeit, welche man beobachtet zu haben glaubte sitzen. Eine Dame sagte bey dieser Gelegenheit; Qu'alloit il faire dans cette maudite Galere, ein Ausdruck

des

des Vaters in des Moliere Scapin. Alle Vorfälle werden in diesem Lande mit einem witzigen Einfalle bezeichnet, und letzterer macht insgemein die Aufmerksamkeit mehr rege, als die Sache, so ihn verursacht; wäre sie gleich von der äußersten Wichtigkeit. Man hat die gewöhnlichen Fehler des Ruders eingesehen, wenn es am Hoch-Boord angebracht werden sollte, man hat es auch in Rücksicht auf die Galeeren gefunden, und versucht, sie zu verbessern, vielleicht sollte man sie ganz und gar verändern. Bey dem Problem, ein Hoch-Boord in der Wind-Stille fortzubringen, hat Bernouilly vorgeschlagen. Von dem Hintertheil des Schiffes Wasser herunter zu gießen; wer schafft so viel herauf. Saverien macht zwey Cameele ans Schiff feste, diese werden voll gefüllt, und gehen unter, man pumpet sie aus, sie steigen hervor, und stoßen eine gezahnte Stange in die Höhe. Diese ergreift in einen Trilling oder Spill, welcher eine Welle mit dem Dreh-Ruder beweget. Der Gedanke ist nicht übel, aber sind die Fahrzeuge immer zur Hand. Alles dieses giebt zum Nachdenken Gelegenheit. Ich muß noch sagen, daß man über die Ruder der Alten den Dechalles Schaefer, Mont Faucon, befragen muß. Ich hoffe, des Herrn Mazerai Abhandlung, die dem Deslandes folgt, und ihn verbessert, meinen Lesern hierüber vorzulegen. Hier ist eine andere Methode.

An jedem Boorde, stehet der mittleren Schieß-Scharte über eine Säule, auf dieser lieget eine Welle, die zu der Pforte heraus raget. An ihr sind vier Schaufeln im Kreuz befestiget. Am innern Ende der Welle, so im Fahrzeuge ist, befindet sich eine doppelte Kurbel; an jeder Biegung derselben sind zwey Stücken Eisen, welche sich, wie eine Gabel öffnen, und in ein horizontales den Boord gleichlaufendes, und unter der Verkleidung von Eisen bewegliches Gatter eingreifen. Wenn das Gatter von dem Vordertheil gegen das Hintertheil gestoßen wird, so wird die Welle dadurch umgedreht, die Schaufeln greifen ins Wasser, dieser erste Stoß, macht die halbe Bewegung der Welle, der andere vollendet sie. Die Schaufeln sind achtzehen Fuß lang, und greifen sechs Fuß ins Was-

ser,

ser, ihre Breite ist drey Fuß. Die Arbeiter dürfen nur das Gatter hin und her bewegen, haben also eine weit leichtere Arbeit und stehen unter dem Verdeck. Da aber die Schaufeln allemal Wasser heraus heben, und dadurch den Lauf des Schiffes aufhalten würden, wenn sie mit ihrer Fläche heraus kommen, so hat man sie dadurch verbessert, daß sie schief heraus gehoben werden. Diese Maschinen-Galeere ist gegen ein andere gewöhnliche versucht und gefunden worden, daß sie ihr gleich fahre. Es wäre also der Mühe werth gewesen, mehrere Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, besonders, da diese Erfindung mit besonderen Vortheilen verbunden seyn würde; denn erstens geschiehet das Rudern der gemeinen Galeere stoßweise, gegenwärtiges an einem fort. Zweytens die Ruderer der gemeinen Galeere stehen im Ruder bloß, und machen den oberen Raum bis auf die Bänke und dem Kooker voll, daher man wenig Leute in die Flanken stellen kann. Drittens konnte diese Maschine auch an die Hoch-Boords angebracht werden, wodurch man das Bugsiren abschaffen, und bey Windstille fortkommen könnte. Herr Bouguer hat in Rücksicht dieses letzten Vortheils hauptsächlich eine Maschine angegeben, welche zugleich einige Fehler der Dreh-Ruder vermeidet. Seine Ruder-Maschine ist ein acht bis zehen Fuß breiter viereckigter Rahmen, den er Schaufeln nennet. Er wird durch zwey Thüren oder Fenster so geschlossen, daß sie sich auf einer Seite etwas heraus eröffnen. Dieser Rahmen hänget einwärts an einer proportionirten starken Stange herunter, selbige ist oben an einem andern horizontal auf einem Ruhe-Punkt im Boord befindlichen Balken fest gemacht, an welchen man dreyßig bis vierzig Matrosen stellen kann. Er wird durch das Fenster der Kammer oder durch eine Stückpforte gesetzt. Wenn der Queer-Balken erhoben wird, so gehet die Schaufel gegen das Schiff zurück, die Thüren öffnen sich, und lassen das Wasser dabey durch. Hierauf wird der Balken niedergedruckt, und dadurch die Schaufel genöthiget, sich vom Schiffe zu entfernen. Die Rahmen schließen sich, das Wasser wird von sei-

nem

nem Platz getrieben und das Schiff bewegt. Man hat auch Mittel diese Maschine horizontal anzubringen. Der Herr Bouguer leget zwey dergleichen am Hintertheil des Schiffes an.

Ruderer der Galeeren. Sind entweder gezwungene, wie die Sclaven und verdammte Missethäter, oder Freywillige, dergleichen man Marinner Bonavoglia nennet, oft auch Soldaten, wie auf den Russischen ganzen, halben Galeeren und Kantschibassen. Die Holländer hatten im sechzehnten Jahrhundert halbe Galeeren ausgerüstet, worauf lauter freywillige waren, auch auf den türkischen Galeeren sind Freywillige allenthalben, und doch schreiben so viele politische und militärische Copisten, ich weiß nicht wem nach: ein Ruderer müsse ein Sclav, ein im größten Grad der Grausamkeit verfolgter Unglücklicher oder ein gestrafter Bösewicht seyn. Mir hat der verstorbene General von Manstein, welcher auf den russischen Galeeren den Feldzug unter dem Feld-Marschall Keith gegen Schweden mit machte, gelehret, daß den russischen Soldaten diese Arbeit nicht zu sehr, indem sie davor eine Zulage an Proviant und Unterhalt bekämen, ermüde.

Der römische See-Staat zeiget uns in seiner Geschichte verschiedene Arten Ruderer; zuerst waren es die aus der letzten Classe der Bürger. Nach der Schlacht bey Canna wurden Knechte dazu gegeben, und jene zum Soldaten Stande gezogen. Scipio gab nach der Eroberung von Carthago eine Menge junger Leute und viele starke Knechte auf die Flotte. Augustus der den See-Staat der Römer gestiftet, ließ auf einmal zwanzig tausend Sclaven frey, und setzte sie ans Ruder. Aus diesen verschiedenen Angaben, glaube ich schließen zu dürfen, daß auf den Galeeren des römischen Staats verschiedene Arten von Ruderern in Betracht ihres bürgerlichen Standes gewesen, so wie sie in Betracht ihrer Stellung auf den Fahrzeugen verschieden waren.

Denn auf der Griechen und Römer Galeeren waren drey Arten von Ruderern, die von ihren Stellen und Plätzen den Namen erhalten als Zygites, Thronites, Thalamites. Man suche die Erklärung unter ihren Buchstaben. Der Kaiser

Leo,

Leo, sagt ausdrücklich, daß auf den Dromonen nur zwey Mann an jedem Ruder gewesen. Es läßt sich vermuthen, daß man sonsten mehrere daran gehabt. Man will, daß sich in den spätern Zeiten der Gebrauch verloren, und daß ihn Doria unter Carl dem 5ten wieder aufgebracht. So viel ist ausgemacht, daß er zuerst vier Mann ans Ruder gestellet, und daß ihm die Franzosen hierinnen nicht allein gefolget, sondern daß sie auch den fünften hinzugefüget.

Die Ruderer müssen geübt werden. Als einmal die Römer eine Flotte ausrüsteten, und inzwischen geübte Arbeiter besorgten, ließen sie die Mannschaft auf Bänken am Ufer setzen und lehreten ihnen das Handthieren der Ruder.

Ruder-Pen. Ist am Ruder der obere Theil desselben von der Schaufel an, beym Steuer aber, der horizontale Balken, welcher an dasselbe befestiget, in das Schiff herein stehet. Selbigen beweget der steuernde rechts oder links; siehe Steuer.

Ruder-Schiff. Heißt überhaupt ein Schiff, welches durch Ruder fortgebracht wird. Die Alten haben wenig von andern Schiffen gewußt, man findet bey ihnen Biremen, Triremen u. s. w. bis dreyßig bis vierzig Ruder-Bänke. Man sehe den Artikel Trireme.

Rückzugs-Ordnung. Wenn eine Flotte sich zurück ziehet, so leget sie sich zum besten in einen stumpfen Winkel, in dessen Scheitel der General, welcher der letzte und am Winde ist, seegelt. Die kleinen Schiffe, Brander, oder die so da gedeckt werden sollen, bleiben in der Oeffnung dieses Winkels. In dieser Ordnung seegelt man insgemein mit Wind im Rücken, aber man kann auch mit Breit-Wind, oder dicht daran laufen, die verfolgenden Feinde können nicht leicht anfallen, ohne sich dem Feuer verschiedener Schiffe, so zum nächsten am Feinde sind auszusetzen.

Rüsten. Lange und starke Hölzer an dem Boord außen etwas hinterhalb den Wänden fest angeschlagen. An diese sind die Wandtaue gespannet; sie hindern, daß sie sich nicht am Dalboord reiben können.

Rüst-Leine. Ist ein starker an die Kran-Balken oder nahe daran befestigter Tau, welcher

an den Boeg-Tau eingreift und das Anker an der Seite des Schiffs befestigt hält.

Rund-Holz. Heißen auf den Schiffen die Masten und Seegel-Stangen.

Russische Compagnie in Engelland. Ward durch Veranlassung des Königs Eduards des sechsten gestiftet, sie schickete zuerst nach Archangel. Iwan Basilowitz gab ihr gar große Freyheiten, welche in der Folge gar sehr beschränkt worden. Sie setzt den Handel in die anderen Hafen von Rußland fort, ohne den ersten Handels-Platz völlig zu verlassen.

S.

Säbel-Holz. Heißt beym Schiffs-Zimmermann Planken, welche aus krummen Holz geschnitten nach der hohen Kante gebogen sind.

Saicke. Ist ein griechisch Fahrzeug. Es führet einen Besaan, einen großen Mast, der eine sehr hohe Steuge hat und ein Boegspritt; es hat keine Wände, sondern Perdorus, und einen Stag von hohen Mast bis zum Boegspritt; es träget keinen Bram-Seegel, sondern unter Bonneten am Schönfahr.

Sacken. Heißen die Elb-Schiffer den Strom rücklings herunter gehen; es dienet dazu, daß das spitzige Vordertheil nicht in Sand fahre.

Salz-Moraste. Sind gewisse Stellen an den See-Ufern, allwo man das Salz-Wasser abtrocknen, und das Salz ausbrechen kann.

Samukin. Ein Kauffahrer in der Levante, besonders bey den Türken, so aber nur am Ufer bleibet.

Samurdin. Ein Rhein-Kahn, so sehr weit gebauet, einen übersetzten Mast führet, ladet gemeiniglich Holz auf den Canälen in Holland.

Sankt Barbe. Die Patronim des Pulvers und der Constabler. Eine Heilige, welche unter dem Kaiser Diocletian in einen Thurm eingeschlossen, den Märtyrer Tod gelitten. Ihr Bildniß wird auf der Schiffe Pulver-Kammer, die eben so genennet wird, gemalt.

Sandale. Eine Art Lichter in der Levante und der mittelländischen See.

Sand-

Sand-Bank. Iſt eine Erd-Erhöhung in dem Grunde der See, über welcher folgends entweder gar kein Waſſer, oder doch nicht ſo viel fließt, als das Schiff gebraucht, flott zu ſeyn; daſſelbe ſtößt an und bleibt ſitzen, das Steuer-Ruder kann nicht gebraucht werden, und die Winde zerreißen das Gebäude, wenn ſie zu ſtark ſind. Der Kiel ſinkt in gewiſſen Stellen immer tiefer ein. Der Schiffer hilft ſich alsdenn ſo gut er kann mit ſeinen Seegeln um los zu kommen. Wenn aber dieſes nicht angehet, ſo iſt das Schiff geſtrandet, muß aus einander gehen, ſich öffnen und ſcheitern. Die Holländer ſagen Sanden, erd Stranden. Dieſe Sand-Bänke werden ſehr genau auf die Charten getragen; ſiehe Bank.

Sappine. Sind große Beſchen der Lionner auf der Saone.

Sappiniere. Sappines. Kleine Schiffe von Tannen-Holz, auf der Loire, nicht ſo lang als der Chaland, aber breiter.

Sarter. Zerter. Modell. Die Art des Baues, das Gerippe des Schiffes, das Modell, desgleichen der ſchriftliche Entwurf dazu, den man ſonſt auch Beſteck nennet. Der Zimmermann umſchreibt alle Theile des Schiffes, ſo er bauen ſoll, zeiget die Verhältniſſe an, und verbindet ſich nach dieſem Verzeichniſſe in dem Baue zu richten, und zwar wird in dem Zuſchlage an den wenigſt fodernden der Bau überlaſſen. Es iſt klar, daß jedes Schiff ſeinen eigenen Zerter haben muß *). Die Nationen haben verſchiedene Sarter, man ſagt alſo, die ruſſiſchen Kriegs-Schiffe, ſo in dieſem Kriege zuerſt in die mittelländiſche See gekommen, wären nach dem alten

*) Der berühmte Herr du Hamel, welcher den Schiffbau ſtark ſtudieret und gut gelernt hat, ſagt, das Auge iſt in der Beurtheilung der Güte eines Schiffes betrüglich, und zwiſchen einem guten und einem mittelmäßigen Schiffe iſt dem Anſehen nach, ein ſo geringer Unterſchied, daß es ſich, wenn zwey Schiffe auf dem Stapel ſtehen zuträgt, daß man das ſchlechteſte wählt. Wie gewohnt müſſen wir nicht mit der Sache ſeyn, wenn wir an den Schiffen bemerken wollen, wo eigentlich der rechte Ort des Mittelpunkts der Schwere ſey, wo ſich die wahre Krümme der Waſſer-Linie befinde u. ſ. w. Auf dieſe Dinge aber beruhen die Eigenſchaften des Schiffes.

Digitized by Google

alten holländischen Sarter erbauet gewesen. Der Spanier hätte einen ähnlichen mit den Franzosen, jetzt hat man englische Bauleute ins Königreich kommen lassen. Jedes Schiff ist einem erfahrnen See-Mann, wenn er es auf der See liegen siehet, an seinem Sarter kenntlich, wenn es gleich beliebige Flaggen hat. Mir fällt ein, daß Carl der Große die normannischen Raub-Schiffe, welche auf einer Küste, wo er sich befand, zu landen ankamen, an ihren Bau erkannte. Sie waren, sagt die Geschichte, sehr gondolirt *). Gelegentlich ist zu merken, daß der Sarter in den Kriegs-Schiffen von der Linie in den Fregatten und in den Last-Schiffen sehr unterschieden seyn müsse. Die Alten gaben denen Kriegs-Schiffen, z. B. sieben Breiten zur Länge, und den Last-Schiffen nur vier. In den letzten gehet der Handwerks-Gebrauch zum wenigsten von der Theorie ab, besonders in Norden, denn sie sind so eingerichtet, daß sie mit wenig Leuten fahren und viel laden können, welches ihr Endzweck ist. Das Modell eines jeden neuen Schiffs, so in Engelland gebauet wird, muß der Admiralität zur Beurtheilung vorgeleget werden.

Die Fregatten, welche hauptsächlich zur schnellen Fahrt geschickt gemodelt werden sollen, müssen sich von ihrer Mitte an gegen das Vordertheil und Hintertheil verjüngen. Die Schiffe von der Linie halten das Mittel zwischen ihnen und den weitbauchichern Last-Schiffen. Zu besserm Verstande des Sarters, wenn man ihn vor das Besteck nimmt, will ich ein solches vor ein königlich französisches Kriegs-Schiff, von funfzig Canonen eintragen; man wird hieraus nicht nur die Bedeutung

*) Als Cäsar zum zweytenmal in Brittannien übergieng, ließ er Ruder-Schiffe von einem andern Sarter bauen, als er das erstemal gehabt hatte. Sie waren platter, leichter als die gewöhnlichen, zum Ein- und Aussteigen bequemer. Als er mit denen von Rennes zu kriegen hatte, ließ er hergegen auf der Loire und andere Flüsse solche erbauen, die von denen auf dem mittelländischen Meere gebräuchlichen, ganz unterschieden waren. Er nahm den Sarter derer Feinde zum Modell, sie waren breiter, nicht so tief, höher am Vorder- und Hintertheile, und stärker von Holze.

tung des Wortes ersehen, sondern auch einen Begriff von den Bau-Theilen eines Schiffes ihrer Anlage und dem Verhältnisse nach dem genannten Fuß erhalten. Es ist in demselben alles eingerückt, was der Bedinger des Zimmerwerks zu liefern und zu verfertigen hat. Ferner siehet man, was dieser sowohl, als das, was das Zeughaus liefert.

Wir finden vor ein königlich Französisches aufgesetzet:

1) Länge vom Vorder- bis zum Hinter-Steeven von einer Spunde zur andern 124 Fuß 0 Zoll.
2) Vorschub, Auslauf des Vor-Steeven 14 Fuß 0 Zoll.
3) Auslauf des Hinter-Steeven 4 Fuß 0 Zoll.
4) Länge des Kiels 107 F. 6 Z.
5) Breite von außen 33 F. 0 Z.
6) Tiefe von dem Kiel bis zu den Haupt-Balken genommen 15 Fuß 6 Zoll.
7) Länge des Heck-Balken 22 Fuß 0 Zoll.
8) Höhe des Pflicht 6 F. 0 Z.
9) Höhe zwischen zwo Verdecken 6 Fuß 3 Zoll.

Das Schiff führet im ersten Verdeck eilf Stück-Pforten in jeden Boord.

Das Schiff führet im zweyten Verdeck zwölf Stück-Pforten in jedem Boord.

Auf den Pflicht hinter zwey Stück-Pforten auf jeder Seite.

In dem Wulst eine Stück-Pforte auf jeder Seite.

In der großen Kammer eine Stück-Pforte auf jeder Seite.

In den Kammern werden alle nöthige Fenster und zwey Klüs-Löcher auf jeder Seite verfertiget.

Der Kiel bestehet aus vier bis fünf Stücken mehr oder weniger nach der Länge derselben. In der Breite von sechzehn Zollen und in der Dicke von vierzehen, mit doppelten Laschen von sieben bis acht Fuß.

Ein Kropf eben so dick und eben solchen Laschen, zwey Stück zum Vorder-Steeven wohl geviert nach gewöhnlichem Muster.

Ein Hinter-Steeven mit zween Zapfen im Kiel, Spunde und Verstoß, wie gewöhnlich.

Ein Hecke-Balken von vierzehen bis sechzehen Zoll in den Hinter-Steeven eingelassen.

Zwey Rand-Hölzer an jedem Ende in den Heck-Balken

ein

eingelassen, von innen aber gut in die Hinterlage vom Hinter-Steeven gestoßen.

Vier in die Hinter-Steeven und die Rand-Hölzer eingelassene Bark-Hölzer.

Zwey Heck-Stützen, die in die Rand-Hölzer wohl eingepaßt worden.

Ein Knie am Hinter-Steeven, so mit dem Kiel und dem Hinter-Steeven inwendig wohl befestiget worden.

Eine Hinterlage am Hinter-Steeven von innen mit einem Hacken an das Knie gefügt, ein Stuhl-Knie.

Ein doppelter Hinter-Steeven von außen wohl in den wahren eingelassen.

Ein Stück Kiel-Schwein von dem Knie des Hinter-Steevens bis an den Sag.

Zwey Stücke Gegen-Steeven mit dem Vor-Steeven eingefügt und verbunden.

Ein Stück Kiel-Schwein bis an den Vorder-Sag.

Sechzig Grund-Bauch-Stücke bey der Verjüngung oder Gabel-Stücke von zwölf bis achtzehen Fuß länge, eilf Zoll Breite und neun Zoll Dicke.

Hundert und zwanzig Grund-Knie oder Pieck-Hölzer mit funfzehen Fuß zur Länge, eilf Zoll breit und neun Zoll dick, in der Mitte ihrer Länge wohl eingefügt, und wohl mit den Bauch-Stücken verbunden.

Hundert und zwanzig untere oder erstere Stützen, oben so stark, wie die Knie, wohl an die Bauchstücken gepaßt und den Knien verbunden.

Hundert und zwanzig zweyte Stützen oder Uebersätze über diesen von gleicher Stärke.

Hundert und zwanzig dritte Uebersätze von gleicher Stärke.

Hundert und funfzig Ober-Stützen letzte Uebersätze.

Hundert und sechzig Ende-Stützen, oder so viel zu Stück-Pforten, Queer-Balken bey den Wänden, bey dem großen und Besaans-Mast nöthig seyn wird.

Achtzehen Klüs-Hölzer.

Eine Reihe Trag-Keile längst dem Kiele von vorn bis hinten, zwischen den Bauch-Stücken und Gabel-Hölzern fest eingeschlagen und auf dem Kiel wohl verbunden, sie sind zwey Zoll niedriger als die Bauch-Stücke, damit die Kiel-Schwein, wenn es eingefügt worden, auf die Kiele zu liegen komme.

Zwo andere Reihen eben dergleichen Keile eine bey den Fugen der Knie, die andere bey den Fugen der ersten Stützen, wie die vorigen.

Drey Stücke Kiel-Schwein, welche wohl auf den Trage-Kielen liegen, und vor die Bauch-Stücke und Gabel-Hölzer ausgeschnitten sind.

Zwey Reihen Futter-Dielen auf jeder Seite des Kielschwein von zwölf Zoll Breite und fünf Zoll Dicke, ein Zoll tief vor die Bauch-Stücke und Knie eingeschnitten.

Zwo andere dergleichen auf jeder Seite, die an einander passen müssen, die Fugen müssen unter die Balken beym Verjüngen treffen, sie sind ein Zoll vor die Hölzer darauf sie treffen, eingeschnitten, und liegen auf einer Reihe Trage-Keile gegen das Auffahren.

Zwey Reihen Balken-Träger, vierzehen Zoll Breite und sechs Zoll Dicke, wohl in die Krummhölzer eingelassen, und mit ihnen verbunden, unter ihnen zwey Reihen Futter-Dielen auf jeder Seite von vier Zoll Dicke.

Von da bis an die zwo Reihen der untern Futter-Dielen im Grunde, welche sich schief berühren, wird der Raum mit drey Zoll dicken Brettern bezogen.

Die Zwiebacks-Kammer wird so hoch als der Ballast liegt, mit zwey Zoll dicken Planken verschlagen.

Die Verjüngung wird mit drey Gabel-Hölzern verbunden.

An den nöthigen Orten, werden wohl ausgeschnittene und verbundene Heck-Knie angelegt.

Sieben Bug-Bänder von zehen bis vierzehen Fuß Länge und vierzehen bis sechzehen Zoll Dicke wohl verbunden ausgeschnitten und eingezapft.

Zehen Grund-Balken von zwölf bis funfzehen Fuß lang, zwölf bis vierzehen Zoll ins gevierte wohl mit den Grund-Balken bis auf die Hälfte ihrer Länge zusammen gefügt, und in die Futter-Dielen eingeschnitten.

Zwanzig erste Stützen auf diesen.

Zwanzig zweyte Stützen oder Uebersätze.

Zwanzig dritte Uebersätze oder Ständer.

Sechs Last-Balken mit einem Krumm-Ständer an jedem Ende.

Ein und dreyßig Balken zum ersten Verdeck von zwey bis drey Stücken in die Trag-Balken mit einem Schwalbenschwanz eingeschnitten.

Zwey und sechzig hölzerne Knie oder eiserne Stützen unter jeden Balken des ersten Verdecks, wohl mit ihnen und der Futterung verbunden.

Ueberdem werden die nöthigen Spannriegel an jeder Verbindung und Einschnitte der Stücke in den Balken, und

Ueberdem eben dergleichen an allen Stellen der Lucken und Deckel eben sowohl, als die nöthigen Latten gemacht.

Zehn Stück Wasserboords, wohl in die Balken und die übrigen Hölzer ausgeschnitten.

Zehn Stück Gangboorden, auf die Balken und in die Ständer eingelassen.

Zwey Baetingsständer mit ihren Queerbalken und Riegel.

Zwey Krummständer am Baeting vor die Balken ausgeschnitten.

Eine Reihe Schlußkerne auf jeder Seite.

Vier Reihen Rahmleisten auf jeder Seite in die Balken eingelassen.

Die nöthigen Ribben aufsetzen.

Drey große Lucken mit ihren Rahmleisten, Rahmen und Deckeln.

Drey kleine Lucken mit Rahmleisten, Rahmen und Deckeln.

Die Bettung des großen und kleinen Spills.

Die Fische vor die Maste und Spills.

Die Bettung des Fockemasts.

Zwanzig Blätter Oberlaufs-Planken, das erste Verdeck zu belegen.

Das Verdeck zwischen den Lucken in der Mitten zu belegen.

Die Seitenwände des Zwischenraums zwischen den beyden Verdecken, bis zu den Balkenträgern des zweyten Verdecks zu täfeln.

Zwey und zwanzig Stückpforten der ersten Lage zu machen, mit ihren Schwellen.

Zwey und zwanzig Blenkungen oder Fenster.

Zwey Stückpforten im Wulst mit ihren Schwellen.

Zwey Blendungen vor diese.

Zwey andere kleinere Stückpforten.

Den Pisback anrichten.

Acht kleine Ruderpforten auf jeder Seite mit ihren Blendungen.

Vier Verkoonen oder Tauftinder, darauf der Boegspritt

sich stützet, errichten, und auf beyden Seiten belegen.

Ein Spannriegel zwischen die Baetingsknie, das Boegspritt zu befestigen.

Sechs Stützen in den Raum, davon drey mit Knechten.

Den Fuß des großen und das Besaanmasts zu machen.

Vierzig Stützen zwischen die Verdecke.

Das Stück an den Ruder-Pen.

Das Steuerruder mit Eisen beschlagen.

Zwey Balken ans Steuerruder mit ihren Handhaben.

Die Balkenträger des zweyten Verdecks.

Drey und dreyßig Balken des zweyten Verdecks mit Schwalbenschwänzen, in die Balkenträger eingelassen.

Sechs und sechzig Knie oder eiserne Bogenklammern.

Hundert und zwey und dreyßig Streben.

Zwey und sechzig Ribben.

Zwey Reihen Wasserboords und Gangboorden vor die Balken, ausgeschnitten, und an die Hölzer eingelassen.

Vier Reihen Rahmleisten auf die Balken.

Zwölf Reihen Deckdielen auf das Verdeck.

Dieses Verdeck belegen, von den Rostlucken bis hinten zu, zwischen den Rahmleisten zehen Rostdeckels zu machen.

Fische des großen, des Besaans und des Fockemasts.

Fische des großen Spills.

Zwey kleine Lucken über der Baeting.

Den großen doppelten Kabestan mit seinen Windebäumen verfertigen und aufsetzen.

Den kleinen Spill mit seinen Wuchtbäumen.

Den großen Kardeelknecht.

Die Kreuzhölzer zu den Mars-Schooten.

Die Kreuzhölzer zu den Besaans-Mars-Schooten.

Die Vorpflicht mit ihren Pforten und Blendungen.

Zwey Halsklampen.

Sechs Kreuzhölzer zu den Schooten.

Alle Klampen der Pforten.

Alle Klampen zum Tauwerk.

Zwey Küchen mit ihren Futterungen.

Den Backofen.

Zwey Anricht-Tische.

Eine Reihe Spillen am zweyten Verdeck auf jeder Seite.

Den Raum zwischen Stückpforten der zweyten Batterie mit preussischen Planken bis an den Dalbord belegen.

Vier

Vier und zwanzig Stückpforten mit ihren Schwellen und vier und zwanzig blinde Pforten.

Die Balkentracht am Vor-Casteel.

Vier Ribben an demselben.

Eine Reihe Wassergänge auf jeder Seite.

Zwey Reihen Rahmleisten.

Zehn Berkoonen oder Stützen darunter.

Zween Kranbalken mit ihren Trägern.

Das Dalboord und die Backs längst den Boord.

Die Balkentracht des Hinter-Casteels.

Zwanzig Balken an demselben.

Hundert Streben eben dahin.

Vierzig Ribben.

Vierzig Knie.

Eine Reihe Wassergänge auf die Balken eingelassen, auf beyden Boords.

Zwo Reihen Rahmleisten auf jeder Seite auf den Balken.

Sechzehn Berkoonen.

Eine Reihe Spillen auf jeder Seite bis zu den Pforten.

Das Casteel mit preussischen Planken belegen.

Vier Rostdeckels auf dem Casteel.

Vier Stückpforten mit ihren Schwellen und Rahmen.

Den Raum zwischen den Pforten und bis an das Dalboord mit Brettern täfeln.

Die Balkentracht der Hütte.

Sechs Verdecksbalken.

Zwölf Krummhölzer oder Knie.

Zwey Reihen Wassergänge.

Die Hütte belegen.

Tafeln bis an das Dalbord.

Knie zum Flaggenstock.

Den Wulst und die Wulststützen machen und belegen.

Funfzig oder mehr Reihen Planken zu äußern Boorden vom Kiel bis an die ersten Barkhölzer.

Fünf Reihen Barkhölzer auf jeder Seite, die Ständer welche so dick sind als die Barkhölzer gleichfalls.

Die Bordirung zwischen den Barkhölzern und dev ersten Lage.

Vier Reihen Barkhölzer vor die zweyte Batterie.

Bordierung zwischen denselben.

Von den Barkhölzern der zweyten Batterie bis zum Dalboord mit preussischen Planken belegen.

Zwey Reihen Stoßkanten des Dalboords.

Alle Stoßkanten und Rahmleisten des Dalboords verfertigen, und das Gerippe über Wasser völlig belegen.

Sechs Rüſten mit ihren Knien und Leiſten.

Die äußeren und inneren Treppen.

Zwey Karnieſſe an der Wulſt und dem Heckebalken.

Die Gallerie mit ihren Ständern und Stützen im Wappenſchild, Kranz, Spiegel, Bogen, Termen, und überhaupt alles Schnitzwerk des Hintertheils, die nöthigen Karnieſſe, die Glieder und Frießen an den Caſteelen der Hütte, das obere Schild mit ihren zugehörigen Leiſten und Stützen, die kleinen Seiten-Gallerien, nöthige Thür und Fenſter mit ihren Zierrathen und Schnitzwerk anrichten.

Das Gallion mit ſeinem Schnitzwerk verfertigen.

Die Halsklampen und ihre Dächer.

Einen Gang von einem Caſteel bis zum andern auf jedem Boord.

Die Ständer und das Dach zur Glocke.

Ein looß Verdeck und die Ankerkreuze.

Die Boordſtänder und Wandleiſten.

Die Pompen beſchicken.

Die Fiſche an die Pompen machen.

Die Maſtkeile.

Fünf Stück Auflagen an jeder Seite.

Die Bettungen in dem Kabelgat in dem Hell machen, und beyde mit Verſchläge unterſcheiden.

Die Kammer des Obermeiſters, ingleichen des Ober-Zimmermanns und Ober-Calfaterers verfertigen.

Die große Pompe mit ihren Backs und Verſchlagen.

Die Bettung der Pulverkammer, Verſchlag und Ständer der Pulverkaſten, und das Gehäuſe vor die Krautlaterne.

Den Laufgraben in der Mitte zur Abſonderung der Brodtkammer und die Stützen und Wände der Kammern machen.

Den Gang in den Raum rechter und linker Seite machen.

Das Seegelgat verfertigen.

Zwey Cajüten vor den Schiffer und Steuermann.

Alle Modele, Gerüſt und Staſeley, den Kiel zu gründen, die Setzplanken, Schooren, alle Gerüſte und Leitern, ſo zum Bau gebraucht werden.

Den Stapel anrichten, und das Schiff ablaufen laſſen.

Eine Schaluppe und ein Boot machen.

Der

Digitized by Google

Der Bedinger ist überhaupt verbunden, alles Zimmerwerk, behauen und gesägt Holz zu liefern, bis auf die Barkhölzer, Wassergänge, Futterdielen, Boordplanken, Rahmleisten, welche ihm von gehöriger Dicke aus dem Holzgarten geliefert werden.

Er muß hölzerne und eiserne Nägel liefern und auch bohren lassen.

Sind in diesem Aufsatz noch einige Arbeiten ausgeblieben, so muß sie der Bedinger alle unternehmen, so daß das Schiff nach dem Befinden des Ober-Zeugmeisters vollkommen fertig werde. Doch fällt die Bildhauerey, die Schreiner und Calfater-Arbeit nicht auf ihn. Nach allen diesem muß man zeigen, was dergleichen Schiff sowohl zum bauen als auszurichten kostet.

Kurzer Entwurf der Kosten eines Schiffes von funfzig Canonen aus dem dritten Rang. Nach französischem Fuß.

1. Bau-Anschlag.

	℔	ß	₰
Burgundisch Eichenholz	13072	—	9
Provenzalisches	16564	—	6
Boordplanken	16290	—	9
Ander Holz	10748	12	4
Bretter	3436	13	—
Eisenwerk und Nägel	21585	3	6
Andere Kaufmannswaaren	3591	8	—
Gläser und Schlösser	900	—	—
Küchen und Ofen	780	5	10
Masten	2264	17	8
Seegel	1077	2	4
Blocks und Raacks	2212	1	—
Tagelohn	34010	—	—

Tackelwerks-Rüstung und Vorrath.

Tackelwerk	5479	—	—
Kabel- und Dünntaue	10829	12	—
Anker und Zubehör	4227	10	—

	℔	ß	₰
Masten, Seegel und Mastwangen zum Vorrath	327	14	—
Neues Seilwerk zum Vorrath	1639	8	—
Kloben, Blocks zum Vorrath	435	—	—
Seegel und Zubehör	4744	16	4
Steuermans Werkzeug	2580	13	—
Constabel Werkzeug	106058	6	6
Gewehr	2406	14	5
Des Büchsenschmidts Kasten	30	9	9
Des Schiffers Werkzeug	718	16	4
Des Zimmermanns und Calfaterer Zeug	763	11	7
Geräth zu den Pompen.	70	3	1
Nagelwerk	104	8	6
Gerätye im Raum	1353	—	7
Küchengeräth	197	12	4
Schaluppe und Boot	632	2	8
Auszierung der Capelle	300	20	—
Medicinkasten	934	7	2
Summa der Kosten zum Bau und Ausrüstung eines Schiffes von funfzig Canonen	287148	10	—
Ein Schiff vom ersten Rang mit hundert Canonen würde, nach eben diesen Anschlagsgründen kosten	616586	6	9

Man sehe noch den Artikel Besteck. Es nimmt mich Wunder daß man in Armenien, welches Weinstöcke, die Noah gepflanzt haben soll, zeigen will, nicht einige Nachricht von dem Sarter seiner Arche finde, die doch allda auf dem Kiel geankert hat.

Sattau. Eine Art Barken oder Corallinen auf dem Bastion de France in der Barbarey.

Saum. Sind Stricke, welche längst dem Seegelende, sie zu verstärken, gemacht werden. Die Saalbänder der Seegeltücher.

Saumpane. Champan. Eine kleine chinesische Barke, so ein Seegel und zwey bis sechs Ruder, platten Boden ohne Kiel und nicht hohen Boord hat. Sie kann dreyßig bis sechs und dreyßig Mann tragen, und bleibt

bleibt nur am Ufer. Ihr schiefes Steuer spielt an Stricken auf einem Block in dem Fahrzeuge, auf gröſseren hat man ein festes am Vordertheil, sie führen ein Dach von Schilfrohr über bambussene Spriegel gewölbt, gegen Wind und Sonne. Die Anker sind hölzern, die Schaufeln, deren öfters nur eine vorhanden, etwan mit Eisen versehen, die Seegel so von Schilf sind, werden mit Stangen ausgebreitet. Diese Saumpanen sind mit Abtheilungen versehen.

Schaarstöcke. Liegen in der Hamburger Schute und der Holzgelle auf den Duchten, und schliessen den Mast ein, zu dessen Dicke runde Bogenschnitte in selbige gemacht werden.

Schären. Sind in Menge auf den Küsten von Schweden befindliche Bänke, Risse, Eyländer und Klippen, welche den Zugang zum festen Lande gefährlich machen. Sie bekommen ihre Benennungen von den Landschaften daran sie liegen. Man kann, um sich einen Begriff von dem Kriege zu machen, der zwischen diesen Posten geführet wird, das Tagebuch Peters Iten nachsehen.

Schalen. Fahrzeuge auf der Oder.

Schaluppe. Chaluppe. Hier bemerke ich nur einen Vorschlag, ihre Anker nicht mit vier, sondern nur mit drey Fliegen zu machen, wovon immer zween eingreifen würden.

Schanz-Kleid. So heißt ein vermittelst aufgerichteter Hölzer um das Kriegsschiff gezogener Streifen Leinwand. Es dienet zum Theil die kleinen Kugeln abzuhalten, zum Theil auch zum Verbergen dessen, was auf dem Verdeck vorgehet. Die Mastkörbe sind bey einigen im Gefecht auch damit umzogen. Die Nationen haben ihre besondere Farben zu den Schanz-Kleidern. Die Franzosen blau mit gelben Lilien, die Holländer roth u. s. w.

Hinter dem Schanzkleid unmittelbar gleich über den Boord, sind die Serwings Boovenets mit Stützen fest gestellt. Sie bestehen aus Matten von zusammen geflochtenem Strickwerk von fünf bis sechs Finger dicke, sie sind zween oder drittehalb Fuß hoch, und dienen zur Bedeckung der Soldaten. Der französische Name Pavois, davon das Altdeutsche Paveson stammt, kommt vermuthlich davon her; daß die Soldaten in vorigen Zeiten ihre groſsen

Schilde,

Schilde, so Pavois hiessen, rund um den Boord in gleicher Absicht gestellet. Es ist merkwürdig, daß der heutige türkische Schiff-Intendant, seinen Tittel von einem in türkischer Sprache, ein großes Schild, bedeutendem Worte hat. In mittlern französischen Geschichtschreibern findet man auch noch Boucliers. In der großen spanischen Flotte, im Jahre 1588. waren Schiffe, deren Schanzkleid Musquetenkugeln aushielt, vermuthlich wie erwähnt, aus Tauwerk geflochten. In dem Admiral-Schiffe des Herzogs von Medina, eben dieser Flotte, ist ein Platz mit Schanzkörben besetzt, und vor Canonenkugeln sicher gewesen. Hier hat sich der Herzog im Gefecht aufgehalten. Vielleicht wird man auch Kasematten auf den Schiffen bauen lernen. Es sey mir erlaubt, etwas aus dem Herrn Maizerai anzuziehen, der bey Gelegenheit dieses Schanzkleids gegen die Schüsse unter Wasser, eine von Tau geflochtene Arbeit vorschlägt, welche von dem Wasserrand des Schiffes an, einige Fuß herunter längst beyden Boorden ins Wasser gesenkt werden soll. Er giebt es als ein Problem an, und überläßt es den Seeverständigen Officieren zu bestimmen, ob dadurch nichts in der Fahrt und Steuerung des Schiffs gehindert werde.

Scharbock. Ist eine auf den Schiffen bey großen, besonders nordischen oder südlichen langen Fahrten, gewöhnliche verwüstende Krankheit unter dem Schiffvolk. Die scharfen Theile der kältern Luft tragen das ihrige dazu bey, aber die schlechte Nahrung, das viele gesalzene Fleisch, der Mangel des guten Wassers, des grünen Krauts und Gewächsen, und des frischen Fleisches, sind eben so wirksam. Die Seeluft thut jedoch immer das meiste, denn man findet, daß sich die Leute gemeiniglich, so bald sie ausgesetzet worden, bessern. Diese Krankheit leget den weiten Fahrten die wichtigsten Hindernisse entgegen, daher man die Schifffahrt durch zureichende Genesungsmittel sehr befördern könnte. Man hat Syrupe von Möhren, Limonensaft und ein Pulver gebraucht, besonders aber in letzteren Zeiten, junges Bier, so wir Meesch nennen, auf englischen Schiffen sehr gut befunden, und es vor die damit behafteten gebrauet. Man

lobt

lobt auch das Fleisch der Schildkröten, und die daraus gekochten Suppen in dieser Absicht. Nur ganz neulich hat die Gazette salutaire vorgeschlagen, daß man auf den Schiffen einen Vorrath von Pommeranzen oder Limonensaft mit Zucker auf lange Fahrten mitnehmen, und solche den Matrosen ausgeben, auch beständig ihr Wasser, so man ihnen häufig reichen muß, damit vermischen lassen soll. Gegen den Scharbock und andere Krankheiten schlagen Seeleute aus der Erfahrung, die Sorge für die Reinlichkeit in Kleidern und in dem Schiffe selbst, und die nöthige Sorge vor dem Schiffvolk ermunternde Zeitvertreibe zu schaffen. Es ist ausgemacht, daß vor allen andern die Landluft zu Wiederherstellung der scorbutischen Seeleute vieles, wo nicht das beste thue, wozu freylich die frischen Speisen aus dem Pflanzenreiche nicht wenig helfen. Es ist daher sehr heilsam, auf großen Reisen öfters anzulegen.

Schau. Ist die am Stock hinauf und zusammen gezogene Flagge, wodurch Fahrzeuge vom Lande ans Schiff gerufen werden; hanget die Flagge zusammen gerollt herunter, so ist sie ein Nothzeichen.

Schaucke. Siehe Ponton.

Schau-Pram. Ein plattes Fahrzeug wie ein Floß zum Ueberfahren und beym Calfatern gebräuchlich. In großen Hafen liegen dergleichen in dem Dock, und dienen die Masten auszuheben, einzusetzen, und sonst die Schiffe, wie gesagt, zu bedienen.

Schebecke. Ein Fahrzeug, welches mit Seegel und Ruder getrieben wird. Eine Art von Barke in der mittelländischen See gegen die kleinen Corsaren ausgerüstet, oder auch zum Transport von Kriegsvorrath gebräuchlich. In Spanien Xebecken, wie auch in Portugall.

Scheer-Boote. Sind kleine bewaffnete Schaluppen, die in den Scheeren oder zwischen den Seeklippen vor Stockholm und anderwärts in Schweden die Einfahrt decken. Auch Schäer-Boote.

Scheer-Gang. Ist der äußere Umgang des Schiffes, man nennet auch die langen Balken so, welche dem Schiffe in dem Bau seine Figur oben geben helfen.

Scheer-Leinen. Sind Taue von mittlerer Dicke, welche die Wände steuerboord und backboord

boord spannen und sie steif erhalten, besonders wenn die Puttings nachlassen.

Scheitern. Heißt so viel als Schiffbruch leiden. Ein Schiff scheitert wenn es zerstückt wird, Oeffnungen und Brüche vom Anstoßen auf Klippen erhält.

Schenkel. Ist ein Tau von mittlerer Länge, an dessen Ende eine Rolle hänget, darüber das Tauwerk gezogen wird. Derselben sind verschiedene Arten, als Bras-Schenkels, Toppenants-Schenkels ꝛc.

Schichten. Einräumen könnte man sagen. Es ist die Methode und Arbeit in den Schiffboden die Ladungen anzuordnen. Es ist dieses keine Kleinigkeit, denn jedes muß an seinen Ort bequem zur Erhaltung bey der Hand seyn, keines dem andern im Wege, und auch so liegen, daß man das Gleichgewicht so viel möglich in dem ganzen Körper des Schiffs erhalte, und den allgemeinen Schwerpunkt in den bestimmten und vor das Gebäu angewiesenen Ort bringe. Man hat oft durch das Schichten diesen Punkt, wenn er durch den Bau zu hoch war, herunter gebracht. Es ist leicht zu sehen, daß ein Schiff durch zu schwere Ladung, vorn überwichtig die Nase senken werde, und aus diesem Grunde wird das Einnehmen der Kaufmanns-Ballen in ein Kriegsschiff vor unschicklich gehalten, und in verschiedenen Ländern verboten. Die Gallion, welche Anson in der Südsee wegnahm, war in diesem Fehler; denn ob sie gleich zum Kriegsschiff gebauet worden, so war sie wie ein Kauffahrer und Packetboot beladen. Ein Schiff, so zu stark beladen, sinkt bis über die Lastlinie ein, und das Verhältniß ist vorbey. Es heißt überlästig; das so zu stark nach vorn geschichtet worden, heißt vorlästig; das so hinterwärts zu viel hat, heißt steuerlästig.

Ein anderer Fehler in der Schichtung ist, wenn die Stücke so die Ladung ausmachen, rollen, dadurch das Schiff bey Sturm und Windstößen das Gleichgewicht verlieren, umstürzen, oder doch die gehörige Stellung einbüssen kann. Es heißt sonst auch, stauen.

Schiemann. Bey den Holländern so viel als Quartiermeister.

Schieß-Bolzen. Stücke Eisen, die länger als breit und von verschiedener Größe, zum Zerreissen des Tauwerks aus den Canonen geschossen werden.

Schiff. Eine Gattung von Fahrzeug, welche sich durch seinen Boden, Rand, Boorde und Figur, von Prahm, Fähre, Floß unterscheidet. Man hat in Betracht des Gebrauchs, Last, Kriegsschiffe und Fischerschiffe, in Ansehung der Fahrt, Hochboords die mit Seegeln, und Niederboords die mit Seegeln und Ruder gehen; in Ansehung des Sarters lange, kurze, weite und schmale, Flüten oder Gallioten und Fregatten artige, Seeschiffe oder Binnenländer. Von ihren guten oder schlechten Eigenschaften erhalten sie verschiedene Beynamen. Die Lydier sollen das erste Schiff gebauet haben. Ein Fahrzeug, das auf einem Kiel oder Boden, vermittelst der Boorde sich erhebet.

Schiff-Amt, Ober- in Wien. Ist ein Gericht, welches die Fahrt auf der Donau besorget, und das dazu gehörige versiehet.

Schiffbar. Ist ein Fluß oder Strohm, wenn auf demselben lastbare Fahrzeuge gehen können. Diese müssen sich freylich nach der Beschaffenheit des Fahrwassers richten. Die Schiffbarkeit der Flüsse wird gehindert, erstlich durch Bänke, über welchen nicht Wasser genug gehet um ein Fahrzeug zu tragen; durch andere Hindernisse die die Kunst darinnen gelegt, zum Beyspiel durch Wehre, ferner durch das zu höckerichte krause fortlaufen der Ufer, und wenn diese zu sehr mit Buschwerk bewachsen sind und keinen Treidweg geben. Wenn man diese Hindernisse wegschafft, kann ein Fluß schiffbar, durch Schleusen kann sein Wasser gespannet, und seine Vereinigung mit einem der höher liegt, befördert werden.

Schiff-Bauholz. Dieses ist von verschiedener Art. Zu Balken, Kimmen, Steeven, zu Verkleidung gebraucht man zum besten Eichen. Masten, Raam und innere Bretter sind von harzigem Holze.

Inzwischen werden doch viel Schiffe von sogenannten weichen oder Tangelholz, wo nicht ganz, doch zum größten Theil erbauet. So bauet man auf Lesbus Schiffe von Tannen, welche, da das Holz harzig ist, zehn bis zwölf Jahr dauern. Man hat die sogenannten Feuerblasen in Norden von Fähren, und auf den russischen Werften, besonders in Archangel, wird gleichfalls viel Tannenholz gebraucht. Ein spanischer Schriftsteller

steller schlägt vor, daß seine Landesleute das in America wachsende sogenannte Eisenholz, welches sie Tiga heissen, sehr wohl zum Schiffbau brauchen können, und führet zum Beweise, von dessen Undurchdringlichkeit gegen die Canonenkugeln an, daß ein von solchen Holz erbautes Schiff sich mit sechs Holländern geschlagen. Es giebt auch in den Indien wachsende Cedern, wegen ihrer Dauer, und wegen der Zähigkeit ihrer Fasern, welche von den Kugeln nicht splittern würden, als ein sehr taugliches Schiff-Bauholz an. Man weiß, daß die Alten diese Holzart schon verbraucht haben.

In Ansehung der Güte des Schiff-Bauholzes merke man zuerst überhaupt, daß altes verfallenes gar nichts tauge. Aus den vielfältigen in dieser Materie angestellten Versuchen des Herrn Büffon wissen wir, das Holz von den Zweigen und obersten Theilen des Stammes sey das schwächste, alles jüngere schwächer als das, so mehr Jahre hat; das Holz so elastisch ist, widerstehe besser als das, so es nicht in gleichem Grade ist. Von auf einem Boden gewachsenen Holzes einer Art ist das, so geschwinder gestiegen, besser als das so langsamer gewachsen. Er hat ferner wahrgenommen, daß die Stärke des Holzes mit seinem Gewicht in Verhältniß stehe, das heißt von zwey Stücken Holz die gleich trocken, gleich lang und dicke sind, ist das schwerste das beste. Wenn man nun noch beobachtet, daß man das Knieholz nie zu stark machen könne, weil es das ganze Gebäude zusammenhält, so wird der Baumeister wohl thun, wenn er die Beobachtung des Herrn Büffon, bey der Auswahl des Holzes zu einer Regel nimmt.

Das Holz zum Schiffbau zu erhalten, wird es in Salzwasser oder in der Luft bedeckt gelegt. Alles Holz verdirbt im Regen und Sonne. Alles zum Schiffbau erforderte ist entweder gerade oder krumm, außerdem braucht man Rundholz, Bretter, Planken u. s. w. Die Holländer erhalten viel Holz auf der Maaß und Rhein, auf den letzten besonders gutes Krummholz aus Westphalen, und verkaufen vieles davon, nachdem es vom Lande geschnitten worden, nach Frankreich.

Es wird überhaupt nach dem Maaße des Gebrauchs, so man davon

davon machen kann, verkauft, besonders das krumme. Sonst ziehet Holland aus Norwegen, Rußland ꝛc. viel Holz, besonders Masten und anderes Rundholz. Die Masten werden, nach dem vier Fuß vom untern Ende genommenen Durchmesser und der Länge gekauft. Diesen Durchmesser findet der Meister, indem er den Umkreis des Stammes mit einem Stück Fischbein nimmt, da er den Diameter hernach mit den Zirkel abnimmt. Man hat in Amsterdam drey tausend Pfund vor einen besonders schönen Mast geboten, der aber noch theurer nach Spanien verkauft worden, aber dieser Preiß war auch etwas besonderes. Der Herr Wittson sagt, ein großer Mast achtzig Fuß lang, und achtzehn Palmen im Durchmesser, koste hundert und funfzig Pfund ꝛc. Siehe Holz.

Schiff-Baukunst. Die Kunst, Fahrzeuge zu erbauen, die zu einer sichern und vollkommenen Fahrt auf dem Wasser taugen. Man sagt mit viel Schein, es sey dieselbe vor der Sündfluth bekannt gewesen. Sanchoniaton beschreibt die phönicischen Alterthümer, und sagt, unter den zehen ersten Geschlechtern sey Usous so kühn gewesen, sich auf die See zu wagen, er habe dieses auf einem Baume gethan, dem er die Aeste abgebrochen. Chrysor aber soll zuerst ein leichtes Boot gebauet haben. Die Erbauung eines vollständigen Schiffes schreibet er dem Cabires zu, der in der zwölften Geschlechtsfolge vom Cain gelebet. Die alten Schrifftsteller erwähnen auch vor dem Schiffbau einer Zimmerung von Flössen auf aufgeblasenen Schläuchen, die den heutigen Kielecks ähnlich gewesen zu seyn scheinen.

Die Arche des Noah muß nicht recht beschrieben seyn, oder wir erklären die Beschreibung nicht recht, oder die See hat sie geschont, weil sie ohnmöglich zu einer so großen Fahrt getaugt haben kann. Ich weiß eigentlich nicht wo Noah eingestiegen, ich muß aus Hochachtung vor die Offenbarung, den ehrwürdigen Lootsen glauben, der ihn stranden läßt, denn geankert hat Noah wohl nicht. Man bauete wahrscheinlich lange vor diesen Zeiten Flösse, stieß sie mit Stangen und überließ sich dem Wasser. Hierauf sind vielleicht die Pagalen, und nach ihnen Ruder mit Schaufeln auf dem

Rande gekommen. Denn dieſer erhob ſich nicht gleich ſo hoch, er ſollte nur das Waſſer des Sogs abhalten. Der Kunſtgriff, die Flöſſe ſpitzig zu machen, ward erfunden. Dieſem Schiffbau folgte ein anderer; man hohlte große Bäume zu Nachen aus, und hierinnen übertraf der folgende den Erfinder. Den Aethiopiern eignet man ſolche Nachen zu, welche aus einander genommen und über die Waſſerfälle getragen werden konnten. Auf dieſe folgten die nach dem Muſter der ausgehohlten Stämme aus Ruthen geflochtenen Kähne, man überzog ſie mit Fellen. Endlich, aber lange darnach, folgte die Kunſt, Planken, vermittelſt des Krummholzes zuſammen zu fügen, und darinnen liegt der Anfang zu unſerm Schiffbau. Nach dieſer Methode ſetzte man, ſagen einige, ein Gebäude zuſammen, welches einem Fiſch ähnlich ſeyn ſollte. Sein Bauch der ſehr weit, ſchwamm halb über dem Waſſer, und enthielt Leute und Ladung. Der Kopf mit offenen Nachen ſtellte das Gallion, das Steuer den Schwanz vor, und die Ruder ſollten die Floßfedern abbilden. Man ſtieg von oben in dieſes Fiſches Bauch herunter, die Thüre war bedeckt, und man ſuchte mit einer Rinne das Regenwaſſer abzuführen. Die Ruder ſteckten in Oeffnungen über dem Bauch. Dieſe, die Augen des Fiſches und obere Thüre gaben Luftlöcher ab. Man machte viel aus der Erfindung, und jede Nation eignete ſie ſich zu. Dieſes iſt zum Theil aus des Herrn Saverien Recherches gezogen. Die Cabiren ſollen die erſten Schiffe, nach einem dem unſern ähnlichen Sarter gebauet haben, und dabey die Fiſche zu Muſtern genommen. Mein Autor ſagt nicht, ob ſie die Erbauer jenes Fahrzeuges geweſen. Die ganze Geſchichte des Schiffbaues iſt wahrſcheinlich, aber auch nichts mehr. Man könnte bey dem weiten Umfang der bewohnten Meeresküſten, bey der Menge der ſchiffbaren Flüſſe, die bewohnte Ufer haben, wohl auch andere Erfindungen vermehren, und wir haben Grund dazu. Wir können uns mit dem begnügen, was hier durch das Zeugniß der Schriftſteller auf uns kommt. Sie geben uns einiges Licht in den Nebel des Alterthums, aber nur von dem ſo ſie gekannt, von Aegypten,

Asien und Griechenland. Es fehlen uns durchaus ihnen gleichzeitige Geschichte der Britten, der Africaner, der Canadeser und Peruaner, Chinesen und anderer Völker. Indessen wissen wir uns doch in die Schiffbaukunst der Syracuser, der Aegypter und der Römer nach ihnen nicht zu finden. Wir können es nicht begreifen, was uns die Geschichtschreiber sagen, und diese sind so einstimmig über verschiedene Punkte, daß wir solche auch nicht zu läugnen wagen. siehe Trireme, Thalamege ꝛc. Der Schiffbauer hat bis heute eigentlich noch keine Theorie, er handelt nach gewissen, vom Lehrer überlieferten geheim gehaltenen Maaßen und Handgriffen. Man findet Sammlungen von solchen Verhältnissen und Regeln bey guten Schriftstellern, besonders dem berühmten Wittson, dem Daßier und Furtembach. Bernoully, Bouguer und Euler, und andere mit ihnen, sind einen andern Weg gegangen; sie haben durch die Berechnung aller Theile des Schiffgebäudes und deren Lage und Verhältniß gegen einander, die Methode geführet, ihren Schwerpunkt auszufinden, und sie haben untersucht, wo dieser in dem Gebäude seyn müsse, damit das Schiff alle die Absicht des Bauers erfülle, gut seegle und steure. Wir haben in dem Artikel Besteck davon geredet.

Ueberhaupt ist der Sarter mehrentheils entweder national, welches entweder von einem eigensinnigen Anhänger an alten Handwerksgriffen, zum Theil aber auch von dem Wasser herkommt wo diese Schiffe gemeiniglich fahren, oder er ist eine Nachahmung. Die Spanier haben eine vom Könige bestätigte Bauordnung, ob sie auch mehr in Theorie als in den Gebräuchen fest stehe, weiß ich nicht. Die Engelländer bauen bis jetzo zum allerfeinsten vom Kiel herauf, so daß ein Schiff nicht auf dem Lande würde stehen können. Da Spanien heute englische Zimmerleute auf seinen Werften hat, werden dieselben vermuthlich der königlichen Bauordnung großen Eingriff thun, oder ihre Wissenschaft verläugnen müssen.

Die ganze Schiffbaukunst, die Zimmerung des Körpers, die Bemastung und das Takelwerk, eines beziehet sich so genau auf das andere, daß nur ein Mann das Ganze besorgen

kann. Der Schiffbauer bauet nicht nur neue Fahrzeuge, er bessert auch die schadhaften aus, macht sie kürzer und länger, und versucht zuweilen, wie die, so Banks Schiff 1771. zur neuen Fahrt um die Welt bequemer machen sollten, ein Verdeck und mehrere Kammern hinzu zu setzen, es gelingt aber ein solcher Nachbau nicht immer, so wie manche Mühle stehen bleibt, wenn der Müller die Mechanik nicht versteht.

In des Herren Büschings Magazin finden wir einen hieher gehörigen Artikel, einen Vorschlag zur Verbesserung des Schiffwesens in Schweden. Unsere Beyträge haben sie in dem zehnten Versuche geliefert.

Ich will hier noch einige Sätze anmerken, welche unsere Begriffe vom Schiffbau aufzuklären dienen können. Ein Schiff vom ersten Rang braucht vier tausend große Eichen, drey mal hundert tausend Pfund Eisen, ein mal hundert und vierzig tausend Tage Arbeit. Man rechnet, daß ein Cubikfuß Eichenholz, wenn es gut ist, sechs und sechzig Pfund wiege, und man nimmt anderthalb Pfund Eisen auf jeden Fuß Holz an. Doch ist dieses verschieden, denn die Engelländer gebrauchen viel hölzerne Nägel.

Die Theorie des Baues von der wir geredet ohnbetrachtet, schläget man, wie ich glaube, eben nicht unrecht vor, in dem ganzen Bau mehr Stärke und Versicherung bey der Verbindung der Theile anzuwenden. Man will den Kiel in seiner Länge mit einem starken Eisen beschlagen lassen, damit seine Verbindungen sicher, und er vor dem Beugen und Bogenmachen gesichert werde. Man will alle Zusammenfügungen der Steeven und Knie durch eiserne Zugbänder befestigen, und diese mit Fett und Kienruß einschmieren lassen. Man schläget ferner vor, den Kiel so einzurichten, daß er einen hereingehenden Winkel mache, dessen Scheitel gegen den Schwerpunkt des Schiffes treffen muß, überdem soll man noch diesen Kiel mit einem doppelten Andreaskreuz, so in die Kreuzhölzer verbunden ist, verstärken, und dieses gegen die Balken des Verdecks stämmen, dadurch das Ganze fester zu machen. s. Besteck, Sarter ꝛc.

Schiffs-Director. Diesen Titel führete unter Churfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg der Staatsbediente, welcher

cher die Verwaltung der Admiralität und des Schiff-Wesens hatte.

Schiffe bedeckte. Heißen Fahrzeuge, die ein Verdeck haben, darauf man oben gehen kann. Die Thasier baueten zuerst lange Schiffe bedeckt. Vorher focht man nur vom Vorder- und Hintertheil auf den dazu angebrachten Gerüsten. Soll davon nicht das Vorder- und Hinter-Casteel herkommen. Die Schiffe waren dabey auch insgemein mit Schnabeln versehen, und hießen alsdenn Rostratae. Siehe Schnabel. Dieses Bedecken der Schiffe ward vor eine Reihe ihrer Ruderer beständig beobachtet. Warum wird dergleichen auf den Galeeren heute vernachläßiget, da es die Galeassen doch haben; es erfolget hieraus, daß sie wegen der Unbequemlichkeit großen Schaden leiden, und einen Theil ihres Nutzens verlieren. Man sage nicht, es gehe heute das nicht an, was denen Alten möglich gewesen, besonders die wir nur ein Geschoß Ruderer haben, und die Galeassen schon da sind.

Schiff bemastet. Erstens, wie eine Caravelle hat vier Masten ohne Steugen. Zweytens, wie eine Fregatte, wenn die Masten nach vorn gekrümmt worden. Drittens mit einer Gabel; siehe Gabel-Mast. Viertens, wie eine Galeere, wenn es zween Bäume ohne Steugen trägt. Fünftens, wie ein Heu führet, nur einen Mast ohne Mars, das Seegel wird an einen Boord angeschlagen. Sechstens, wie eine Schmackie führet am Fuß des Seegels einen Spriet, der längst demselben herauf in die Queere geht.

Schiffbruch. Ist die Zerbrechung, Zerstoßung, der Verlust des Schiffes, welches wieder einen Felsen läuft, oder sonsten umkömmt; man nennet es auch scheitern oder stranden. Es ist gewiß, daß bey der jetzo verbesserten See-Wissenschaft, die Schiffbrüche nicht so häufig sind als vormals, indessen eräugnen sie sich doch zu oft. So lange, sagt die Erfahrung, als Schiffe in hoher und reiner See sind, leiden sie auch im stärksten Sturm nicht Schiffbruch, wenn sie gute Schiffer und Steuerleute haben. Der Grund des Verunglückten liegt daher meistens entweder am Schiffer oder Steuermann. In jenem, wenn er das Schiff überladet, schlechtes oder nicht

genügliches Volk nimmt, wenn er nicht fleißig lothet, oder gar, wenn er sich um den Betrug zu nutzen strandet, da er statt verassekurirter Güter und Ballen, Holz oder dergleichen geladen hat, oder wenn er sich in Feindes oder andere Gefahr begiebt. Der Steuermann macht, daß ein Schiff verunglückt, durch falsch Besteck oder übles Steuern in der Gefahr aus Besoffenheit, Uebereilung, Unwissenheit.

Schiffs-Calender. Man giebt jetzt in Engelland jährlich einen Calender heraus, der die Abstände des Mondes von verschiedenen Sternen vor einen gegebenen Meridian berechnet, in Tafeln angiebt. Er könnte zu Bestimmung der Länge dienen, wenn die Theorie in ihren Grundsätzen fester stünde, und die Berechnung nicht durch Annäherung gemacht worden. Dieser Calender gründet sich vermuthlich auf die Mond-Tafel. Siehe Tafel, Mond.

Schifffahrt. Hierunter verstehe ich die Kunst und die Ausübung derselben. Man kann sie in große, welche im Welt-Meere geschieht, und kleine auf den inneren Land-Seen, Flüssen und an den Küsten eintheilen. Von einfältigem geringem Anfange ist sie gewiß, ob man gleich denen, so uns den Ursprung, Fortgang und andere Umstände davon zusammenhangend erzählen, nicht eben alles auf ihr Wort glauben darf.

Wenn aber der Bischof Huet sagt, daß keine Schifffahrt vor der Sündfluth gewesen, so muß der, welcher Glauben hat, seinem Zeugnisse trauen, weil sonst die ganze Geschichte von der Arche, und mit ihr so viel schöne Commentarien über dieselbe verloren giengen. Das was man ihm einwendet, die Welt sey zu der Zeit, da alle Menschen auf derselben ersäuft worden, sehr bevölkert angegeben, und die hundert tausend Millionen Menschen, denn so hoch läuft die Stamm-Rolle an, hätten sich ohne Schifffahrt nicht erhalten können, findet keine Statt, weil man entweder alles, oder gar nichts glauben muß, oder man verwirret sich in den Abkürzen und Zusetzen.

Sonst erzählet man uns, Osiris habe eine Flotte unter seinem Admiral Canope gehalten, Merkurius aber sey der Lehrer der Schifffahrt gewesen.

Wir

Wir wissen, daß die Phönicier als gute Haushälter und Kaufleute, das mittelländische Meer beschiffet, und bis in die Nord-See nach Brittannien gekommen sind, das rothe Meer ungerechnet. Ihre Colonie, Carthago, brachte es noch weiter, ich berufe mich auf unseren Vorbericht. Die Juden wurden auch ihre Schüler, und da entstand die Fahrt nach Ophir, welches unsere Bibel Erklärer noch immer suchen. Diese Schifffahrt dauerte aber nicht lange.

Glücklichern Fleiß wandten die Griechen, welche von den Phöniciern gleichfalls die Schifffahrt erlernten, daraus an. Sie verdecken die Geschichte ihrer ersten Fahrten und Kriege zur See in den Fabeln, so wir noch nicht recht erklären, aber unseren Dichtern harmonische Namen anbiethen. Sie wurden so mächtig zur See, daß sie sich mit dem persischen Könige glücklich herum schlugen. Sie verschickten Colonien in Asien, Italien und Gallien, wo die Massilier die Schifffahrt ausbreiteten.

Alexander bereitete große Schifffahrten vor; er drohete Carthago das Schicksal so Tyrus gehabt, welches er sich unterwarf. Er besetzte den Indus mit seiner Flotte bis an seinen Ausfluß, aber er starb vor seine Marine zu zeitig. Aegypten sollte der Hauptplatz derselben werden. Die ihm in diesem Reiche folgenden Könige blieben immer zur See mächtig, und setzten sich in den Besitz des indischen Handels. Bey allem dem mußte nun die Schifffahrts-Kunde immer steigen, die Römer fanden bey den Carthaginensern und Griechen, bey Galliern und Britten, den Illyriern und andern sehr gute Modelle. Ihre Marine errichteten sie auf einmal im ersten punischen Kriege gleich einem Wunderwerke, so unglaublich scheint, sagt die Schule. Man muß ihr aber selbst nicht glauben. Ungemein lange vorher, fast zweyhundert und vierzig Jahre vorher, hat Rom schon mit den Carthaginensern einen See-Tractat geschlossen. Aus dem zweyten Tractat siehet man, daß die Römer Caperey getrieben, und daß sie mächtig genug gewesen, Städte jenseit des Meeres zu erbauen. Wir finden, daß sie anfangs Hafen verschüttet, und die Schiffe dieser Stadt theils verbrannt, theils auf römi-

sche Werfte gebracht. Wir sehen den Duumvir Valerius von den Tarentinern angreifen, und vier seiner Schiffe versenken. Es ist wahr, man vernachläßigte die Schifffahrt zuweilen, aber mit dem Wachsthum des Reiches stieg das See-Wesen, es fiel mit ihm, und die ganze See-Macht gieng zu andern über.

Weil Rom die See nicht vertheidigte, wurden die Saracenen, die Vandalen und andere Deutsche, Meister derselben; der Handel in Alexandrien, und die daraus stammende Schifffahrt kam in andere Hände. Die griechischen Kaiser hatten im Flore ihrer Regierung, die Schifffahrt sehr hoch gehalten. Die Saracenen aber waren bis zu den Zeiten Mahomets ganz unwissend in der See-Wissenschaft. Da sie sich durch den Alkoran und den Säbel an den Küsten von Tyrus festgesetzet, gieng es desto geschwinder mit ihnen, sie wurden bald Herren von der See, eroberten Spanien, dahin sie aus Mauritanien übergiengen, sie wurden fürchterliche See-Räuber auf dieser See; sie beherrschten die Meere in Asien, wurden Herren von Aegypten. Ein arabischer Admiral bereitete eine Flotte zu Tripolis, welche Constantinopel gewiß genommen hätte, wenn sie nicht durch Veracht in Brand gesteckt worden. Er zerstreuete die kaiserliche Eskadre bey Phönice im Jahre 687; denn Kaiser Constanz flüchtete mit Mühe verkleidet in Constantinopel. Sie schlossen funfzehen Jahre darauf Constantinopel einige Jahre hinter einander ein, wobey die Flotten das beste thaten. Sie und andere Barbaren setzten sich in Neapolis fest, eroberten Corsica, Sardinien und die Inseln des Archipelagus. Der Kaiser Theodosius konnte dem Valentinian eilfhundert Schiffe gegen den Genserich zu Hülfe schicken.

Damals hatten die arabischen Fürsten den ganzen indischen Handel in Händen. Der Caliph Omar ließ den Nil und das rothe Meer zusammen ziehen; die Arbeit ist aber verfallen.

Auch im Occident verlor sich die Schifffahrt nicht. Unten rede ich noch von den Bewohnern der Küsten Germaniens. Sie haben die Römer stets beunruhiget. In der Zeit davon wir reden, erschienen in diesen

diesen Gewässern, Saracenen, Normänner, Sachsen, Friesen, Dänen, und zeigten stets eine Marine in den Ländern, wo sie sich niederließen. In Italien traten einzele Städte hervor, und trieben nicht nur starken See-Handel, sondern hatten auch Kriegs-Schiffe. In Deutschland waren die altwendischen Städte die beträchtlichsten Seefahrer. In den Zeiten des ersten Kreuzzuges, hielten die Flotten von Venedig, Pisa und Genua in der See, und unterstützten die Belagerung von Antiochia, und sie lieferten die Maschinen zur Belagerung von Jerusalem. Zu eben dieser Zeit kamen zwo aus Italien zu Eroberung gegen die Saracenen ausgelaufene Flotten, als eine Venetianische von zweyhundert Seegel, die nach Rhodus gieng, mit einer Pisanischen unter dem Vorwande wegen des Grußes, wohl aber durch den wechselseitigen Neid und Haß getrieben, zum Gefecht. Die Venetianer nahmen ihren Gegnern achtzehen Schiffe und viertausend Gefangene ab, welche auf Vorstellung der Kreuzfahrer wieder gegeben wurden. Man kann hieraus die Macht der Städte in Italien beurtheilen. Die Räuber-Schifffahrt war um diese Zeit bey den Saracenen nicht nur, sondern auch bey andern, besonders denen an der Nord-See wohnhaften nicht ungewöhnlich. Bey dem ersten Kreuzzug that eine Flotte Meer-Schäumer unter einem Gwineaner, der Flamänder, Holländer und Normänner unter sich hatte, gute Dienste, nachdem er sich zu den heiligen Eroberern geschlagen hatte.

Später etwas entstund die Hansa, welche den nordischen Handel führete, und nebst den italienischen Städten, die kriegerischen Mächte mit Schiffen versah. Diese ungerechnet erschienen auch in andern Ländern Schiffe und Flotten beym zweyten Kreuzzuge. Im Jahre 1147 liefen zweytausend Schiffe, die aus Deutschen, Englischen und Flämischen bestanden, aus, und halfen Lissabon, wohin sie der Zufall trieb, den Saracenen wegnehmen.

Im dritten Kreuzzuge gieng die Hälfte der Armee durch Italien über Meer, und die Griechen gaben der zu Lande unter dem Kaiser Friedrich ankommenden Macht, funfzehen hundert Schiffe zum Uebergan-

ge über den Hellespont. Bey der Belagerung von Ptolomais erschien unvermuthet eine Flotte, mit Dänen, Frießländern, Engelländern und Franzosen, auch eine Menge Schiffe von Marseille. Am vorzüglichsten, unterstützte aber die Ptolomais belagernde Armee eine deutsche Flotte. Der Krieg wurde wirklich zum besten zur See geführet. Die Christen hatten anfangs die Herrschaft derselben; aber Saladin rüstete eine Flotte in Aegypten aus, und spielte damit den Meister bis der Markgraf von Monferrat mit einer bey Tyrus gesammleten Armee, die Saracenen überfiel, und die See wieder frey machte. In eben diesem Zeitlaufe, erschien eine englische Flotte von hundert und funfzig großen Schiffen und drey und funfzig Galeeren bey Marseille, mit welcher Richard, ihr König, in Palästina gieng, da die Franzosen, so mit ihm in gleichem Zwecke abmarschirten, in Genua einsteigen wollten. Erstere eroberten Cypern, und nahmen das in einem andern Artikel erwehnte große Schiff, die Dromunda, weg.

In dem folgenden sieht man immer, wie schlecht die Fürsten Europens selbst im Seewesen gestanden, und was die Venetianer leisten konnten. Diese führeten viertausend Mann Reuterey und zwanzig tausend Mann Infanterie in ihren Schiffen über, und gaben selbst noch funfzig Galeeren hinzu. Deutscher und Brabander Städte Schiffe verstärkten die Flotte, und die Venetianer nahmen Constantinopel selbst ein. Die Kreuzzüge wurden ganz Europa auch darum besonders schädlich, weil kein Fürst eine ordentliche See-Macht hatte. Die Welschen Städte bereicherten sich, machten Eroberung und handelten allein. Wir finden, daß die Deutschen damals Schifffahrten und Räuberey zur See getrieben, und erinnern uns der Städte Wisby, Jullin, Wineta, Rhetra, Barwick, in diesen mittleren Zeiten, und lernen aus der Geschichte, daß sie vermittelst Rußland und der Tartarey, den Handel mit dem Orient unterhalten.

Von der Hansa haben wir unter ihrem Artikel geredet. Hier will ich einen Schritt zurück gehen, und die Schifffahrt der Deutschen betrachten, wie sie zur Zeit der noch blühenden römischen Macht ausgesehen.

Sollte

Sollte es auch nur dazu dienen, daß man einen historischen Grund aus der ehrwürdigen Zeit gegen die anführen könnte, welche den Deutschen das Genie zur Schifffahrt absprechen. Wir werden römische Zeugnisse anführen, die unpartheyisch aussehen.

Wir fangen mit den Batavern an, welche Holland und Geldern bewohnten, und wie ihre Nachbaren, die am Süder-See wohnenden Frießen, und die an der Weser wohnhaften Chauzen, starke Seefahrer gewesen. Ein anderer Theil, der letzt genannten Nation, wohnte bis an den Ausfluß der Elbe, und war nicht minder der Schifffahrt ergeben. Nächst an ihnen wohnten die Cimbrer, die Sachsen, die Gothen, welche alle den üblen Ruff der See-Räuberey haben. Alle an den Küsten wohnende Deutsche aber haben zeitig geschiffet. Alle diese Völker hatten zu den Zeiten, davon die Rede ist, gar schlechte Fahrzeuge, Kahne, Tröge, Mulden, nennet man sie nicht unrecht. Zur Fischerey, sagen die Schriftsteller hatten sie, wie andere nordische Völker Boote, Kahne, welche aus einem Baum, wie die heutigen Canoes der Indianer ausgehohlt worden. Ihre Raub-Schiffe waren von eben dem Gebäude, und oft groß genug vor dreyßig Menschen und einige Pferde. Eine andere Gattung Boote, war denen heutigen Grönländischen ähnlich, vornehmlich bedienten sich die Britten derselben. Zu größeren Fahrten und ihren Capereyen baueten sie andere größere. Die Chauzen, die Franken thaten sich so wie nach ihnen die Sachsen in dem See-Wesen, Capern, Landen und Verheeren der Küsten, hervor. Die letztern waren den Römern durch ihre Räubereyen ungemein gefährlich, nachdem sie sich auf den Küsten in den Wohnplätzen der Chauzen, Friesen u. s. w. niedergelassen hatten. Im dritten Jahrhundert waren sie das vor Gallien und Spanien, was die Normänner im neunten wurden. Ihre Schiffe waren, was im Wasser gieng, und der Kiel von leichtem Holze, das obere Flechtwerk von Weiden, gepicht, und mit Leder bezogen. Unter ihnen, sagt ein Geschichtschreiber, ist der geringste Ruderer fähig ein Schiff zu steuern; sie unterrichten sich hierinnen beständig, und

thun

thun bald als Matrosen, bald als Officier Dienste. Man sollte glauben, sie hätten das Meer trocken gesehen, so genau ist ihre Kenntniß von Klippen, Untiefen u. s. w. Nach ihnen muß man die Vandalen setzen, welche in Pommern wohnten. Die Züge, welche die Deutschen in die römische Provinz thaten, wo sie sich mit den Sarmaten und andern oft vereinigten, geschahen nicht immer zu Lande, sie hatten auch Schiffe. Die Vandalen wurden Herren der mittelländischen See. Außer allen diesen und den Umständen, welche die Geschichte weitläuftiger erzählet, kann man sehen, daß Deutsche, welche an der Nord- und Ost-See gewohnet, im See-Wesen, den Britten, Galliern und Spaniern, wenigstens gleich gewesen, wo sie sie nicht übertroffen. Dassié führet zum Beweise dieses Satzes nicht unbillig an, daß diese Nationen in ihrer Sprache ursprünglich deutsche Wörter in ihrem Bau und Fahrt, und daß sie deutsche See-Rechte haben.

Dem sey aber wie ihm wolle, so können eben diese Leute auch nicht umhin, uns die Schifffahrten der Massilianer, heutigen Einwohner von Marseille zu loben. Sie führen die beyden Steuerleute aus dieser Stadt, den Enthimenes und den Pytheas an, die die entfernsten Reisen unternommen, und sie beschrieben hinterlassen haben. Der erste ist auf dem Ocean bis über die Linie, und der letzte bis nach Island gekommen. Jener ist von den ältern Schriftstellern wegen seiner Reisebeschreibung angegriffen, von neueren mit gutem Erfolg vertheidigt worden; so daß man nicht, wie jene wollten, seine Reise vor eine Fabel, und seine Beschreibung vor eine Marktschreyerey halten kann. Pytheas ist von Palus Mäotides aus, in den Archipel, ins mittelländische Meer und nach der Straße gekommen; er hat hierauf seine Reise nordlich an den spanischen Küsten hinauf und den brittischen Canal fortgesetzt, und so ist er bis zur Insel Jule gekommen, welche man vor Island halten kann. Ihm haben ältere sonst beliebte Schriftsteller vorgeworfen, daß er Schiffer-Fabeln erzähle. Geschickte neue, die die See besser als seine Critiker kennen konnten, haben ihn vertheidiget.

Wir

Wir haben anderwärts (siehe Sarter) erwehnet, daß Cäsar in Gallien, besonders bey denen von Rennes viel Kenntniß im See-Wesen gefunden.

Wir haben bisher einige Küsten von Europa und des mittelländischen Meeres angesehen, aber die Iberischen und Brittischen und Nordischen sind noch zurück. Auch auf diese müssen wir forschende Blicke werfen. Iberien ward den Phöniciern, Tyrern und Carthaginensern eine reiche Quelle von Silber. Letztere ließen sich hier nieder, bezwangen das Land; und hieraus siehet man schon, daß die Schifffahrt in Iberien stark gewesen seyn muß. Bis zu des Brutus Zeiten waren die Iberier mit leichten mit Leder bezogenen Kahnen zufrieden gewesen. Cäser zog zu seiner Unternehmung gegen die von Rennes vieles aus Spanien, und zu Augustus Zeiten, war ihre Schifffahrt so stark, daß sie oft so stark, als die Africaner in Rom ankamen. Wir finden, in folgenden Zeiten einer spanischen Flotte Erwehnung, so die Kaiser das Land, dessen Handel und Küsten zu decken unterhielten.

Brittanniens Küsten haben vortreffliche Hafen. Römer und Griechen hielten sie vor stürmisch, und glaubten, man könne diese Gewässer nur in einigen Sommer-Tagen befahren, aber die Phönicier waren damit bekannter. Ueber Irrland hinaus schifften die Römer nicht gern. Sie selbst scheinen nicht im See-Wesen stark, als sie Cäsar besuchete, sie hatten nur grönländische Boote.

Die nordischen Küsten, wurden von Griechen und Römern nicht befahren, aber desto bekannter wurden die Einwohner durch ihre kühne See-Räuber-Reisen. Tacitus sagt, ihre Schiffe sind von den unsrigen dadurch unterschieden, daß sie vor sich und hinter sich gleich zu fahren, sie führen bloß Ruder und keine Seegel. Sie fuhren der Handlung wegen in das mittelländische Meer. Von der Schifffahrt der Sarmaten ist wenig zu sagen. Das Caspische, das Meer von Marmora, das schwarze und die schiffbaren Flüsse sind stark befahren, und öfters mit Kriegs-Flotten bedeckt gewesen. So lange Rom hier herrschete, kam alles auf den römischen See-Staat an.

Ich

Ich muß abbrechen; nur noch eine Bemerkung.

Wenn die Gelegenheit und die vornehmste Ursache zur Errichtung der Flotten, der See-Handel und dessen Sicherheit ist, und dieser von denen, besonders mit Befreyungs-Rechten begabten Städten getrieben wird, so bleibet bey denselben auch die Grundlage der See-Macht und der Stapel-Platz der See-Wissenschaft.

Im funfzehenten Jahrhundert erschienen die Portugiesen und gaben der ganzen Schifffahrt ein anderes Ansehen. Etwas nach der Mitte dieses Jahrhunderts, entdeckte Behaim ein geborner edler Nürnberger, der sich auf die Geographie und Seekunde geleget hatte, ein neues Land, davon er sich eine theoretische Vorstellung gemachet hatte. Er fand auf einem Schiffe, so ihm Isabella von Castilien gegeben hatte, die Insel Tajal, Brasilien und die Straße in die Süd-See, welche Magellan, lange nach ihm durch fuhr, und mit seinem Namen benennet hat. Ich merke noch an, daß dieser Behaim vom König Johann den zweyten in Portugall zum Ritter ernennet worden, und 1506 gestorben sey. Unter eben diesem Könige geschah die große Entdeckung der Umseegelungs-Straße um die Spitze von Africa.

Der Prinz Heinrich von Portugall setzete sich damals über Vorurtheil und Widersprüche der Welt weg; er fürchtete sich nicht vor der Rache der handelnden und die Seen beherrschenden Kaufleute; er trat alle Einwürfe der Minister, die ohne Kenntnisse tiefsinnig nichts sagen, um Weise zu scheinen, die Spottreder, der Hofleute, welche alles nach ihren in dem Vorzimmer, oder wenns recht gut geht, in der Schule erhaltenen Begriffen beurtheilen, zu Boden. Er hörte die Stimme der Vernunft, des Naturlehrers, des Patrioten, des Philosophen. Nähere Neugierde, und die Aufmerksamkeit auf die neuesten Vorfälle, die man nur zu oft verschläft oder verlacht, führeten ihn und seine Unterthanen in die Meere, wo sie den Weg nach Indien, um die Küste der Kaffern fanden. Er erweiterte seine Besitzungen, bereicherte das Land, gab Gelegenheit zu Eroberung Brasiliens. Alle haben ihm nachgeahmet. Ich

breche hier ab. Genug wir sahen hier einen kleinen Anfang, der die ganze Beschaffenheit der Schifffahrt auf einmal verändert. Man hat gefolget, einer später wie der ander, unsere Stunde ist noch nicht kommen, sagt der Verfasser der Denkwürdigkeiten von Brandenburg. Die neu entdeckte, oder wie andere wollen, ein Vaso de Gama, wieder gefundene Fahrt ums Vorgebirge der guten Hoffnung, eröffnete nicht nur einen neuen Weg zum See-Handel nach Indien, sondern die europäischen Fürsten erwachten darüber; sie rüsteten Schiffe aus, und America ward entdeckt. Ein Eroberungs-Geist bemächtigte sich der Spanier und Portugiesen, und sie thaten in militarischen Unternehmungen Wunderdinge. Die bisher in Besitz der See gewesenen handlenden See-Mächte waren wohl nicht geschickt, America zu erobern, sie schliefen aber auch ein, da sich der Handel von ihnen weg wandte. Venedig fühlte die Abnahme seiner Schifffahrt, doch erhielt es sich. Die Genueser fielen mit dem griechischen Reiche, und verloren die im jetzigen türkischen habenden Besitzungen. Die wendischen, die deutschen Städte fielen unvermerkt völlig. Die Portugiesen setzten sich, ohngeachtet die asiatischen See-Mächte, sonderlich der Sultan von Aegypten, es ihnen streitig machten, auf den indischen Küsten feste.

Ich sagte oben die wiedergefundene Fahrt ums Cap der guten Hoffnung. Man macht nämlich dem Gama die Ehre der Erfindung streitig; man nennet den Hannon, der aus der spanischen See in Arabien gekommen, einen Schiffer, der sich aus dem rothen Meer in Spanien geflüchtet, und einen spanischen Kaufmann, der bis in Aethyopien gehandelt. Alles dieses ist lange vor dem Gama geschehen.

Carl der fünfte hatte seine Niederländer sehr in der Schifffahrt gefördert, die sie unter den burgundischen Herzogen schon stark getrieben. Sein Sohn Philipp nöthigte die von ihm abfallenden sieben Provinzen, die Schifffahrt als ihr letztes Hülfs-Mittel anzusehen, und sie trieben sie bald aufs Höchste; sie bestritten die Portugiesen in Ost-Indien glücklich. So entstand eine fürchterliche See-Macht. Andere

Staaten

Staaten folgten dem Beyspiel und suchten Eroberungen und Entdeckungen zu machen. Engelland warf seine Augen auf America; es legte Colonien an, und stieg beständig in seiner Schifffahrt bis zum Grade, da es heute ist. Frankreich sahe die ersten Versuche einiger Privat-Kaufleute, welche den ersten Entdeckern aus Lissabon, aus Cadix nach giengen fruchtlos ablaufen. So mußte es auch gehen; denn die Entwürfe waren zu leichtsinnig unternommen, sie wurden nicht unterstützt, oft gehindert, und aus Ueberdruß verlassen. So bald sich aber Ludwig der vierzehnte damit abgab; seine Unterthanen in ihrer Neigung zur Schifffahrt unterstützte; Ordnungen und Gesetze einführete: so ward das Seewesen so ansehnlich als eines in Europa. Italien gab lange Zeit Piloten her, wenn andere schifften und versäumte sich. Die Staaten sind zu klein geworden, die Kriege zu häufig gewesen. Was werden die Bemühungen in Livorno, Trieste, Porto-Re, Bastia ꝛc. vor Wirkung haben?

Deutschlands Städte verloren den See-Handel und laut damaligen Umständen auch alle Macht zur See, weil diese auf jenem beruhete. Dännemark und Schweden haben sich auch zeitlich zu den indischen Reisen gehalten, und sind in der Schifffahrt so weit als andere. Besonders thun die Schweden mit fremden Waaren als Fracht in der mittelländischen See gar vortheilhafte Reisen, dadurch die Seekunde in dem Reiche erhalten wird.

Da alle Künste der Schifffahrt Vorschub thun; da die Arbeiten der tiefsinnigsten Meßkünstler, der kühnesten und fleissigsten Naturforscher auf sie angewandt worden; da die Begierde nach Gewinnst im See-Handel den Fleiß immer belebet: so hat sie sich durch fortschreitende Verbesserung bis zu unseren Zeiten weit über den Zustand erhoben, darinnen sie sich bey den Carthaginensern, Tyrern, Römern und Griechen befand. Es sind nicht alle Umstände von denen berühmtesten Schiffszügen der Phönicier, der Carthaginenser und der Massilier, deren Beschreibungen die neuen vertheidigt, welche alle andere, theils übertrafen, theils belehret haben, genugsam bekannt. Sie waren vor sie kühn; manche,

glaube

glaube ich, eben so glücklich, wie die Fahrt des Russen, der von Kamtschatka aus in Makao auf der bestiegenen Fregatte ankam. Wir wissen, daß sie den Gebrauch des Compasses nicht gekannt; daß sie keine, oder doch schlechte Karten gehabt; und daß der Steuermann sich in seinem Laufe nach den Küsten und ihren Aussichten nach den Sternen, so wie jetzt noch die Indianer thun, gerichtet habe, so von keinem Europäer unterrichtet worden. Wir wissen aber, daß die großen Astronomen des Alterthums den Euthimenes und Pytheas aus Massilien in ihren Beobachtungen anzeigen.

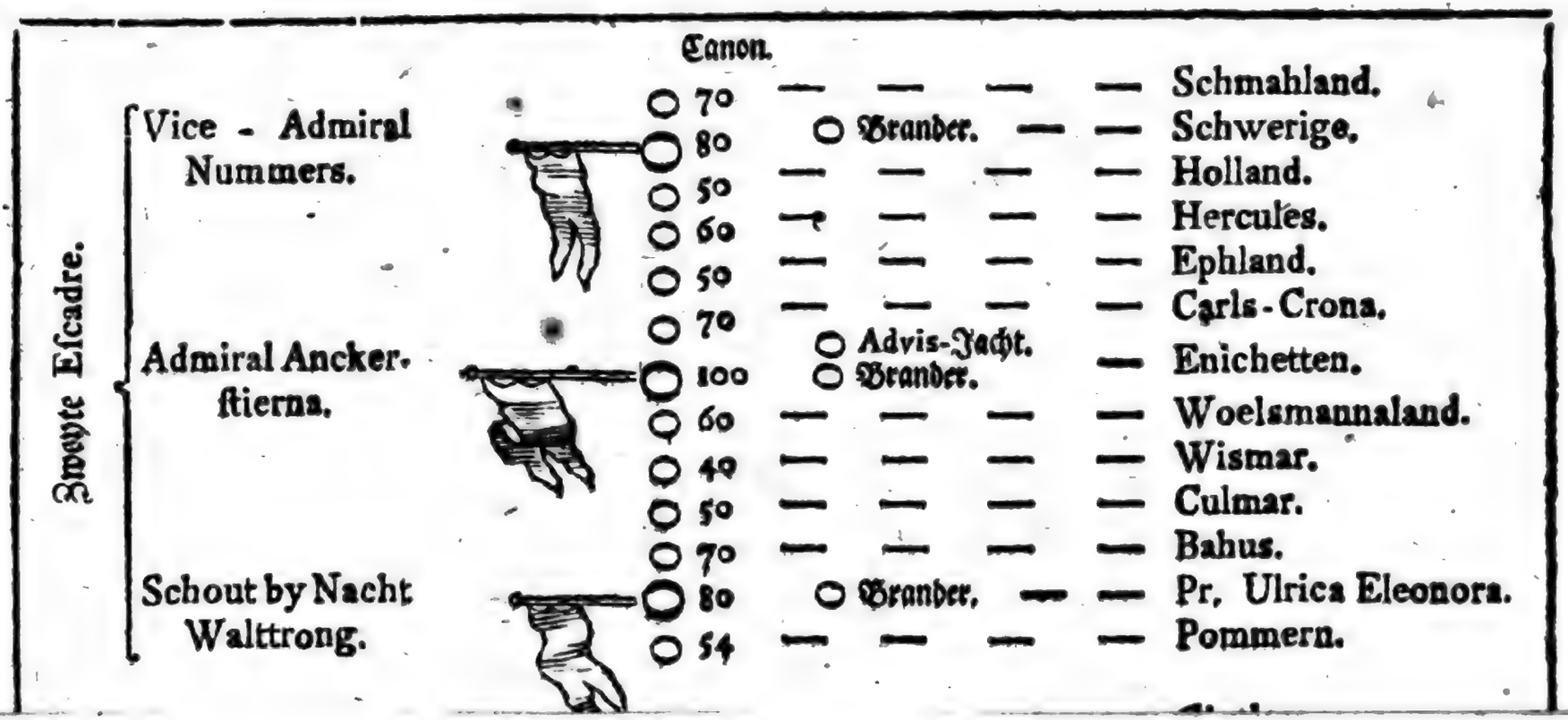
Darf man dem Plinius glauben, so haben die Tagrobaner jetzigen Ceyloner auch nicht einmal die Gestirne zu gebrauchen gewußt. Sie nahmen, sagt er dem, wer es glauben kann, Vögel bey ihren Fahrten mit sich, welche sie fliegen ließen, um daraus zu urtheilen, wo zunächst Land wäre. Wußten dieses ihre Vögel, und auf wie weit gieng dieser Verstand. Man kann in solcher Rücksicht jenen Schiffern das Lob nicht versagen, daß sie kühn, in Anwendung ihrer Kenntniß aber glücklich und mühsam gewesen. Ihre Fahrten waren auch noch weit beschwerlicher, als die heutigen. Ich muß daher behaupten, daß unser Landsmann, Behaim, wenn er zuerst die neue Welt gefunden, eine schwerere Fahrt gehabt, als Magellan. Denn es fehleten ihm noch viel Mittel, so der Spanier schon nach ihm und vielleicht durch ihn hatte. Der älteste Schiffer blieb nothwendig am Ufer, und wagte kaum, es aus dem Gesichte zu verlieren, oder Canal zu machen. Er vermied die hohe See, und daher war ihm ein Sturm desto gefährlicher, weil er ihn so nahe am Lande fand, worauf er ihn warf. Die Fahrzeuge giengen, so bald sie verspührten, daß die See hoch ward, nicht nur ans Ufer, sie wurden so gar mit unendlicher Mühe ans Land gezogen, und mit nicht geringerer wieder Flott gemacht. Man muß die Schiffahrten anderer Völker, die denen Römern und Griechen gefolget sind, studieren. Wir müssen unsere Aufmerksamkeit über das mittelländische Meer hinaus setzen, welches dem Cäsar zu enge ward, als er in Brittannien gieng. Wir müs-

sen den Arabern, den Franken, den Cimbrern, den Seeländern, den Sambiern, den Sachsen, Gothen, Britten, Normännern und so fort herunter bis zu den spaten Zeiten folgen; wenn wir den Fortgang dieser Kunst vollständig beschreiben wollen. Es giebt aber hier gewaltige Lücken, wie in unserer Geschichtskunde. Wir wissen, daß Cäsar zuerst die Nord-See beschiffet, aber auch, daß er allda schon gerüstete Feinde gefunden, daß er sich mit empörten Galliern und ihren verbundenen Britten zur See geschlagen.

Unsere heutige große Schifffahrt geschieht meistens auf Hoch-Boords mit Seegeln. Unsere Schiffer unternehmen Reisen um die Erd-Kugel. Bis hieher hat man von denen, so es gethan, ein Verzeichniß gehalten, ich glaube, daß die öftere Wiederhohlung, uns mit dem Gedanken so bekannt machen werde, daß man diese in sich selbst große, kühne und mühsame Unternehmung nicht mehr vor etwas außerordentliches halten wird. Statt dessen, daß die Alten, und auch die nicht durch Künste und Wissenschaften ausgelernten Neueren sich nur nach der Sonne und Gestirn richteten, haben unsere Steuerleute die Nadel der Schiff-Rose, die den Nord zeiget, die Kenntniß der Zeiten und berechneten Tafeln von Aufgang der Gestirne, gute Werkzeuge Höhen zu nehmen und die Breite zu finden, verbesserte Methoden, die Weite des Weges, die Stärke des Windes zu messen. Sorgfältige Bemerkungen der Veränderung in dem Laufe der Ströme, der Fluth und Ebbe. Es fehlet uns zwar die Theorie davon, aber die Vollkommenheit läßt sich vor Menschen nicht erreichen. Wir dürfen nur nicht faul seyn, so weit als unsere Väter die Alten zurück gelassen, so weit können wir unsere Vorfahren von kürzerer Jahre Rechnung zurück lassen, wenn wir Arbeiten erfahren, studieren ohne Vorurtheil, und als wahre Zweifeler vorwärts gehen wollen. Ueberall ist noch unendlich viel zu verbessern. Die Mächte müssen den erfahrnen Schiffer reizen sich damit abzugeben. Ohne Ausnahme muß sich der Seemann, welcher auf weiten Reisen fähret mit dem allen was Theorie und Practik lehren bekannt machen; er muß Herr davon seyn. Wir

haben

Zu Seite 358



Digitized by Google

Digitized by Google

haben Charten von der Beschaffenheit der Ufer und See, ihres Grundes und Gränzen. Wir kennen den Compaß, dessen Nadel uns den Nord und Süd mit Neigung und Abweichung zeigt, welche sonder Zweifel eben so regelmäßig als alles andere in der Natur sind. Der Gang unseres Schiffes ist fester; die Handthierung der Seegel nach Wink, Ruff und Pfeife gewisser; ihr Gebrauch bestimmter; sie fassen mehr Wind. Unsere Kenntniß setzet uns demnach über die Fahrten weit hinaus, welche den Alten gefährlich schienen, weil sie am Lande blieben. Wir kennen den Halb- und Breite-Wind besser; wir halten uns dicht an ihn; streiten gegen ihn. Wir Laviren, wir legen bey. Unsere Anker sind ferner fester, und der Bau dessen ich zuerst hätte denken sollen, ist unendlich vollkommener. Unstreitig haben wir diese Vorzüge über die Phönicier, Griechen, Römer, Saracenen und Normänner; aber wir sehen beym Ueberlegen, daß uns noch vieles fehlet, wenigstens höre ich die Wünsche der Schiffer nach mancherley Bequemlichkeiten und Verbesserungen.

Im Baue muß, sagen sie, eine festere Theorie eingeführet; die Mittel zu Bewahrung gegen Fäulniß und Würmer; die Weise, die Luft in dem Gebäude zu erneuern, die Gesundheit des Schiffs-Volks zu erhalten, und bessere Gegen-Mittel wider die beyden Feinde des Schiffers, der Windstille und den Sturm vorgefunden werden. Die Hoch-Boords sind in der Kalme unbeweglich. Könnte man nicht ein paar Ruder anbringen. Im Sturm irren sie herum; die bisher angewandten Mittel ihm zu widerstehen oder zu finden, wo man nach seinen Wüthen sey, sind nicht zureichend, denn es gehen jährlich Schiffe zu hunderten und mehr darum verloren, weil sie falsche Estime haben, und viele bleiben auf den Klippen sitzen, die sie sehr weit von sich glauben.

Die meisten Charten lassen nicht weniger viel zu wünschen übrig, man arbeitet iñer fort und komt auch weiter. Die Vollkommenheit ist uns in keinem unserer Geschäffte bestimmt? sagt man aber, wird der Fleiß des Verbesserers auch richtig geleitet.

Man siehet mit Vergnügen, daß sich die Regierungen der

europäiſchen Staaten in unſeren Tagen ausnehmend um die Verbeſſerung der Geographie bekümmern. Nur ganz neulich hat Frankreich den Ritter von Kerguelen, welcher ſo gute Nachrichten von den nordiſchen Rheden und See-Strecken geliefert, zum zweytenmale ab nach den Süder-Pol gehen laſſen, um eben dergleichen Erfahrungen anzuſtellen. Nach dem Plane iſt dieſes eine vollkommen philoſophiſche Reiſe. Man hat ſich mit allem dem verſehen, was zu Beförderung der Fahrt und zu Erweiterung der Kenntniß in derſelben gehöret. Geſchickte Sternkundige, oder beſſer zu ſagen, Mondkundige Officier werden die Theorie deſſelben zu Berichtigung der Längen anwenden, und zwey See-Uhren neuer Erfindung, ſind zu eben dieſem Zweck eingeſchiffet worden.

Noch war ein Projekt übrig, welches liegen blieb, da man ſo viel Aufmerkſamkeit auf die Süd-See verwendet, und die Reiſen um die ſüdliche Spitze von America thut, um neue Länder zum Niederlaſſen und handeln zu finden. Ich verſtehe dadurch, daß Projekt die nord-öſtliche Durchfahrt nach Japan und in das indiſche Meer zu finden. Man war ſo weit in der Vernachläßigung dieſes ſchon oft gewagten Entwurfes gekommen, daß man ihn für unmöglich ausgab. Eine Geſellſchaft hatte es in Holland vorgeſchlagen, fand aber von der Compagnie alle Hinderniſſe, welche ſo mächtige Monopoliſten gegen das allgemeine Beſte zu machen pflegen, und im Stande ſind, wenn ſie den kleinſten Verluſt befürchten. Die Geſellſchaft wendete ſich an den König von Dännemark, aber auch bis dahin reichten die Hände der Compagnie; es wurde ein Aufſchub veranlaſſet, und die Geſellſchaft, welche die Unternehmung wagen wollte, gieng aus einander.

Die Compagnie brachte indeſſen, wie man in Engelland und Frankreich ſaget, noch einen feineren Griff an, ſie ſchickte Schiffe von Batavia, ohngefähr gegen den ſechzigſten Grad Breite, und ließ ſie zurück kommen, weil ſie nichts ausrichten können, ſagte man, und die Fahrt nordlich über Japan ward allen den Compagnie-Schiffen verbothen. Die Unternehmungen, ſagte man, ſind mislungen. Erfahrne Männer

ner sagen, es hätte nicht anders seyn können. Die Russen sind stets zu spät ausgefahren, und haben sich zu nahe ans Ufer gehalten, wo die Klippen und Eis-Bänke natürlich am gefährlichsten sind. Es ist indessen ausgemacht, daß wirklich die See vom Nord-Cap, bis ums Johanns-Fest befahren worden; obgleich in drey verschiedenen Reisen oder Ausfahrten. Die Franzosen schickten voriges Frühjahr ein Schiff unter dem Hrn. v. Boines dahin.

Haben wir in Norden keine Schiffer, keine Grönlandfahrer, und sind unsere Fahrzeuge nicht schon bequemer, als alle andere zu den Reisen in diesen Meeren? *)

Ist die Schifffahrt allen erlaubet? Eine Frage aus dem Völkerrecht, die jeder Professor desselben entscheidet, Grotius aber selbst selten ohne Parteylichkeit und Rücksicht untersuchen würde. Die Schifffahrt geschieht zum Handel, zum Fischen, zum Kriege und zur Räuberey. Da das Eigenthum jeden gelassen werden muß, so wird niemand die Fahrten der Räuber, der Askemannen, des Aagria, der Flibustier gut heißen. Die Schifffahrt zum Kriege ist wenigstens oder so gerecht als der Krieg selbst. Die zum Handel und Fischerey ist ein Mittel zu Beförderung des Wohlstandes aller Einwohner der Erden, wer kann sie hindern? Wer sollte sie nicht ausbreiten. Ich glaube also, daß die Natur jedem Volke das Recht giebt in dem Wasser, so sie von ihrem Ufer ins Meer schickt auch Schiffe herein zu senden, so gut als es erlaubet ist, auf dem Lande zu gehen und zu fahren. Aber darf man auf allen Seen fahren? Wo es niemand wehret, warum nicht. Wo die Verträge der Nation nicht verbiethen, ich sage Verträge der Nationen, dergleichen die Teuta der Illirier Königinn mit den Römern schloß, dergleichen Rußland mit der Pforte schloß, da es sich der Schifffahrt auf dem schwarzen Meer begab. Daß aber die in einem Lande einer Gesellschaft, oder einzelen Kaufleuten gegebene Freyheiten andere und

*) Man lese über diese Materie einen Brief, der in Königsberg in Preußen geschrieben worden, und den Entwurf eines gewissen Herrn Engels wegen dieser Durchfahrt erkläret, vertheidiget und gewürdiget.

Fremde einschränken sollen, als ihre Unterthanen, ist nicht zu behaupten.

Mögen also doch die unwirthbaren Barbaren, oder der Kaufmanns-Geist Rheeden und Hafen verschließen, so lange sie stark genug sind, sie zu vertheidigen. Mit allen dergleichen Fragen und Entscheidungen ist es überhaupt ein kurzweilig Wesen. Warum sucht man den Schein des Rechts, wenn man Gewalt zu brauchen Willens ist? und warum befragt man diejenigen, welchen nur das Recht ist, was in einem geschriebenen Gesetz-Buch stehet, welches ohne Ordnung zusammen getragen, und nicht mehr auf unsere Zeiten und Begriffe reichet. Der Compagnie-Schiffer, der Octroy fähret, entscheidet solche Fragen gewiß anders.

Die Schifffahrt ist offen, sagt man, wenn gewisse Strecken der See, entweder vom Eise frey geworden, oder wenn die gewöhnlichen auf derselben um gewisse Jahreszeit stürmende Winde vorbey sind. Dieser Zeitpunkt ist nicht vor das ganze Meer und alle Küsten allgemein. Die Alten hatten ein Fest, welches Majuma hieß, so im May dem Castor zu Ehren gefeuert ward. In Rom begieng man es auf der Tyber-Insel an dem Stadtthor von Ostia. Alles Volk gieng heraus und belustigte sich mit Schwimmen. Es ist dieses Schiffer-Fest von den christlichen Kaisern abgeschaffet worden.

Zum letzten Beweise von dem hohen Grade dazu es unsere Schifffahrt gebracht hat, führe ich nur noch an, daß die Erde seit 1519, als Ferdinand von Magellan sie umschiffte, bis auf die jetzige Zeit und den Ritter Biron zwanzigmal umschifft worden. Man hat spät angefangen.

Schifffahrts-Inspektor Preußischer, ist in Hamburg, welcher die Schifffahrt von und nach Hamburg, welche die märkische Schiffer-Gilde ausschließungsweise hat, besorget.

Schiffer. Heißt derjenige, welcher die Aufsicht über ein Schiff mit seiner Ladung hat, auf dem mittelländischen Meere heißt er Schiff-Patron. Auf den Kauffahrern, wo kein Capitain ist, ist er der Oberste des Schiffes, ist aber einer vorhanden, so kann er nichts ohne desselben Vorwissen unternehmen. Er ist aber entweder Rheeder, daß heißt Eigenthümer, oder ein

Setz-

Setzschiffer, in welchem Falle er ein Geding machet.

Schiff-Gefecht. Unter diesem Worte verstehe ich die Unternehmung zweyer Schiffe so mit einander schlagen, ohne auf das, was zwischen Flotten geschiehet, zu sehen. Ich betrachte sie so, wie etwa zwo gegen einander schlagende Schwadronen, ohne auf die Verbindung Acht zu haben, welche sie beyderseitig mit denen Trupps der Armee haben.

Erstlich betrachten wir die Alten als Griechen und Römer, und andere, so vor dem Pulvergeschütz gegen einander gefochten, und alsdenn auch wie es geschehe, nachdem man Geschütz hat.

Die Alten suchten ein Schiff gegen das andre den Vortheil entweder im Entern oder in dem Gebrauch der Maschinen, oder auch im Auflaufen und Antreiben. Bey letztern thaten die Gelehrigkeit des Schiffes und die Uebung des Schiffvolks die besten Dienste, daher die leichten Liburnen ihr Glück gemacht, und die großen ungeheuren Massen verdrängt haben. Wenn ein Schiff gegen das andere es zu durchbohren anseegelte, mußte ihm dieses den Schnabel seine Stärke entgegen stellen, wo nicht, so ward es durchbohrt und versenkt. Ein anderes eben so gefährlich Manöuvre vor den welcher ihm vorbeugen mußte, war es, wenn sie die Ruder abstrichen, dergleichen Beyspiele man in den alten Schiffsgefechten nicht selten findet. Ein Schiff, welches seine Ruder verloren, war in dem Umstande, in welchen sich heute zu Tage dasjenige befinden kann, dem man sein Seegel und Tauwerk zerschossen, und unbrauchbar gemacht hat.

Wer dieses Antreiben sowohl, als das Entern vermeiden wollte, bediente sich allerhand Waffen in der Ferne, und wich dem Annähern aus; die Wurfzeuge waren hier wie zu Lande. Man hatte Balisten, damit Steine, Feuertöpfe, Kalk, ja Schlangen, Nattern und dergleichen; Catapulten, womit Balken und Pfeile, Plumbaten und Fußangeln aufs Verdeck geworfen wurden. Man hatte Schleuderer und Bogenschützen, vorn, hinten und auf beyden Seiten zur Hand auf dem Verdeck, welche kleine besonders benennte Pfeile schossen, und man warf Steine mit der Faust. Leo erwähnet gewisser großer Fußangeln, die wie Kugeln von Holz gemacht, und mit starken

eiſernen Spitzen verſehen waren, ſie wurden hierauf in ein Pech und Schwefeltuch gewickelt, und ſo aufs feindliche Verdeck geworfen, allwo ſie anklebten und zündeten. Man warf mit Maſchinen ſiedend Pech, oder erhob mit einem kranartigen Hebel ſchwere Körper ſehr hoch, um ſie aufs feindliche Verdeck fallen zu laſſen, wenn man daran feſt lag. Das Schiffbeil, die Senſe, der Wurfhaken, der Schwingbalken, ſind anderwärts erkläret. Die Maſchine des Archimedes, welche auf einer zwanzig ruderichten Galeere, die vor den Hiero unter ſeiner Aufſicht gebauet ward, zwey hundert Pfund und einen Balken von achtzehn Pfund warf, kennt man nicht ſo genau.

Wenn die Alten entern wollten, wurden die Fallklammen von den Raaen herunter gelaſſen, andere Haken ins Tauwerk und ins Holz geworfen. Man hatte Fallbrücken, die auf das Schiff niederfielen, das Verdeck einſchlugen, und zugleich beyde Fahrzeuge an einander befeſtigten. So beſchreibt Polyb den Corpus und Delphin. Die ſpäten Griechen bedienten ſich ſowohl in der Nähe als Ferne, des ſogenannten griechiſchen Feuers, welches aus großen, auf dem Vordertheil des Schiffs ſtehenden Röhren getrieben, und durch die Soldaten auf dem Boord, vermittelſt kleiner, in den Schildern geführten Röhren geworfen ward. Man lernte ſich, um bey jeder Gelegenheit das feindliche Schiff einzuſehen, erhöhen, und errichtete daher Thürme oder Caſteele in der Mitten ſowohl auch, als auf beyden Schiff Enden. Man bediente ſich des Balkens der Senſe und anderer Werkzeuge, deren unter dem Artikel Maſchinen gedacht worden. Der Corvus des Duillus verdienete einen beſondern Artikel. Die nachfolgenden Zeiten zeigen uns andere Völker, aber meiſtens blieb die Art zu fechten dieſelbe. Beſonders iſt man bey allen Zeiten bemüht geweſen, Feuer in das Schiff zu bringen, welches lange Zeit, auch in den mittleren, durch Brandung von Schwefel und Pechwerk geſchahe, den man um Ballen oder um Stangen gewickelt, warf. Die Alten hatten Niederboord, und dadurch unterſcheiden ſich ihre Gefechte ſchon weſentlich von den heutigen der hohen Schiffe. Die Galeeren machen ihre Sache jetzt auch meiſtens

mit

mit den Canonen und Schieß-gewehr aus. Doch hat man Beyspiele von Entern. Nur eins. Im Jahre 1713. wurden sechs Galeeren der Schweden, von den Russen eine nach der andern geentert.

Wenn in unsern Tagen die Hochboords mit einander schlagen, so geschiehet es meistens mit dem Feuergewehr. Brandzeug ist nicht leicht aus der Hand ans Schiff zu bringen. Der geschickteste Steurer, der dem Feind sein Boord zum besten entgegen stellet, hat den Vortheil. Wenn ein Schiff an Mast und Tauwerk so beschädiget ist, daß es nicht mehr steuern kann; wenn es unter Wasser durchschossen worden, und Gefahr zu sinken lauft: so muß es sich ergeben. Es fliegt auf, wenn sein Pulver Feuer faßt, oder geht auf andere Art verloren, wenn es nicht aus dem Streit gebracht werden kann. Zuweilen entern es in solchem Zustande die kleinen Fahrzeuge und Schaluppen, welches aber nicht so oft als vormals geschiehet. Die Piraten und Kaper hingegen thun es am liebsten, sowohl das Schiff als die Ladung zu erhalten und zu erobern. Nur noch ein paar Beyspiele. Der alte Brutus schlug die Flotte von Marseille; zwo dreyruderichte Galeeren setzten gegen das Admiralschiff, welches an der Flagge kenntlich war, mit der größten Heftigkeit auf beyden Seiten an. Brutus entgieng ihnen durch schnelles fortrudern, und die feindlichen Schiffe liefen selbst mit solcher Heftigkeit gegen einander, daß sie beyde viel litten, und außer allem Gebrauch gesetzt wurden.

Im Jahre 1674 lieferten sich zwey Capitains, ein Engelländer und ein Holländer auf einer neutralen Rheede einen Zweykampf. Sie rückten auf einen Pistolen Schuß an einander. Der Engelländer schoß dem Holländer die Masten ab, enterte, und war in einer Stunde Meister von ihm. Dieses erinnert mich ans Unglück des in diesem letzten Kriege wegen seiner kühnen Unternehmungen berühmten Ritter Thurrot, welcher ein Gefecht in der Höhe von der Insel Monin, mit dem Capitain Elliot und eben auch drey Fregatten hatte. Er wurde geschlagen, seine drey Schiffe aufgebracht, und die Unternehmung auf Irrland, so die Britten in Verlegenheit gesetzt hatte,

damit beschlossen. Man muß die einzelen Gefechte, welche in dem letzten Kriege zwischen den Britten und Franzosen vorgefallen, lesen, um sie kennen zu lernen.

Der rhodische Commandeur, Euphranor, unter Cäsars Flotte, war mit vier Schiffen von der ihm überlegenen Alexandrischen Eskadre umringt. Durch Kunst und Geschicklichkeit wehreten diese sich so wohl, daß der Feind nie ihre Flanke zum Anlauf bekam, daß keinem die Ruder abgestrichen wurden, und daß sie beständig die Spitze dem anrückenden Feind entgegen stellten. So, sagte Cäsar, schaffte Euphranor Gelegenheit, die übrigen Schiffe hervor zu ziehen, und die Linie zu machen.

Schiffe. Fluß= Wir begreifen unter diesem Artikel alle Fahrzeuge welche auf den Flüssen gehen. Ihre Namen und Arten sind beynahe unendlich. Ob gleich überhaupt zu merken, daß nicht viele von dieser Art Flußschiffe auch aufs Meer gehen können, und die so es thun, beynahe als zweylebige Thiere anzusehen sind, die in keinen der verschiedenen Orten eigentlich zu Hause gehören, wie man das Beyspiel unter andern an den Boyern sehen kann; so ist es doch auch wahr, daß man sie wenigstens auf den Ufern, in den Häfen, in den Buchten gebrauchen könne. Dieses führet uns auf die Betrachtung armirter Schiffe, so die kriegenden Mächte auf den Flüssen gehalten. Die Gränzen, so wir uns vorgeschrieben, fassen aber lange nicht, auch die merkwürdigsten Beyspiele der Ausrüstungen, so man vor die Bedeckung der Ufer eines Flusses oder in andern Absichten angestellet. Es heißt überhaupt einen Theil seiner Vortheile verläugnen, wenn man die schiffbaren Flüsse, die Canäle, die großen Seen im Kriege nicht gebraucht. Denn außerdem, daß die Fahrzeuge uns jederzeit Materialien zu Brücken werden können, wenn der innere Vertrieb eine gute Anzahl davon erhält, so theils zum Fischen, theils zum Fortschaffen der groben Waaren, als Holz, Getraide u. d. g. gebräuchlich sind, so ist augenscheinlich, daß man durch armirte Flußschiffe, wenn man den Krieg an dessen Ufern, wie so gerne geschieht, führet, manche schöne Unternehmung ausführen könne. Würde es dem Gegner wohl leicht möglich

seyn,

seyn, eine Brücke zu schlagen, wenn die bewaffneten Fahrzeuge bey der Hand sind; würden sie es ihm nicht schwer, ja unmöglich machen, seine Transporte auf dem Wasser zu erhalten. Die Fahrzeuge könnten sich jeden Augenblick auf das diesseitige Ufer retten, und überfahren wenn es ihnen beliebte. Die Wahrheit dieser Meynung kann nur den Vorurtheilen einer eingeschränkten Taktik und einer Cubanischen Unwissenheit in die Geschichte nicht einleuchten. Ohne von den römischen Lemben und Lusorien zu reden, können uns die Cosacken in dem ersten Seegefechte Peters des Iten gegen die Türken, welches auf dem Meere von Zabache vorfiel, belehren. Es erschienen hundert ihrer Boote gegen dem Feinde, und thaten gute Dienste. Sie waren, als sie Assack im Besitz hatten, schon den Türken so gar auf dem schwarzen Meere beschwerlich. Ihre Fahrzeuge waren aber nichts mehr, als schlechte Flußschiffe.

Wir haben im Kriege der Kaiserlichen gegen Bayern Tschaiken auf der Donau gesehen. Eine der größten Anstalten aber ist die vom Jahre 1737. Der Marquis Palavicini war zum Admiral der Donau, und der Ritter von Merville zum Vice-Admiral ernennet. Man hatte sonst Galeeren und Heyduckenkähne, auch kleine Schiffe darauf gebraucht, die erwähnte Anstalt aber übertraf solches. Denn die Flotte welche unter nur genannten Officieren gegen die Türken agiren sollte, bestand aus acht Schiffen, davon viere in Belgrad, viere in Wien erbauet worden. Außerdem waren noch sechs Galeeren, die sechs und dreyßig Stücke jede aufhatte. Das gesammte Schiffvolk war zwey tausend vier hundert Matrosen und Soldaten und über tausend Sclaven. Die Kriegsschiffe führeten eines vierzig, eines dreyßig, die andern zwey und zwanzig Canonen. Diese Schiffe wurden 1737. auf der Donau bey Demi Carpe in den vielen Klippen und Untiefen unbrauchbar versenkt. Was hätte man nicht mit ihnen thun können? Die Geschichte des niederländischen Krieges der Holländer gegen Spanien, geben uns hundert Beyspiele von Chicanen, die durch Flußschiffe gemacht worden. Man weiß, daß sie bey Staremesse ein Schaluppengefechte mit den Spaniern

niern gehabt, wo dieſe auf vier tauſend Mann verloren haben.

Schiffs-Freund. Heißt ſo viel als Rheeder, Mit-Rheeder.

Schiff, Geleit- Ein Kriegsſchiff, welches ein oder mehrere Kauffahrer und andere Fahrzeuge bedeckt; ſonſt auch Conſerve, Convoyer. Portugall ſchickte zum Beyſpiel jährlich fünf dergleichen Kriegsſchiffe mit den verſchiedenen Kauffahrern in See, welche in gefährlichen Zeiten vermehrt worden.

Schiffs-Götter. Da die Noth den Schiffer im Sturm oft ans Gebeth erinnerte, und der Aberglaube, jeder Art von Gottheit, ihre Abtheilung im Gebrauch des gemeinen Lebens in ſeinem Falle gegeben, ſo hatten die Schiffer jederzeit ihre Götter bey ſich, welche auf dem Hintertheile ſtanden, allda beräuchert und angebethet wurden. Sie hieſſen bey den Phöniciern Patäcken, und waren wie Pygmeen, wir könnten Pagoden ſagen, gebildet. Die andern Schiffer ſind ihnen in dieſem Gebrauch gefolget, bis die chriſtliche Religion den Götzendienſt vertilget, und die Kirchen-Liturgien ihrer Art auch auf den Schiffen eingeführet. Die römiſchen haben ihre Capellen. Dieſes vor etwas ähnliches der Patäcken auszugeben, iſt unverſchämt und läſternd.

Schiff-Jungen. Sind Jungen unter achtzehn Jahren, ſo auf den Schiffen das Tauwerk handthieren und den Matroſendienſt lernen. Sie ſind etwas geringer als die Magds, müſſen das Schiff kehren und denen Officieren zu Befehl ſeyn, rufen ihnen, wenn ſie jemand begehren, und bedienen das Schiffvolk bey Tiſche. Man ſagt, dieſe Mußen würden einmal in der Woche, ſie mögen gefehlt haben oder nicht, an dem großen Maſt gegeiſſelt, oder man ſtäupe ſie bey Windſtillen, um Wind zu bekommen. Auf den Galeeren ſind insgemein drey bis viere, und dieſe müſſen an den Seilen, vermittelſt der Knoten nach der obern Gabia des Maſts klettern, auch alles aus den Kammern holen.

Schiffs-Kinder. Werden in dem hanſiſchen Seerechte die Matroſen genennet.

Schiffs-Klarirer. Heißt in Schweden der Mäkler, welcher bey der Befrachtung gebraucht wird.

Schiffs-Konthor. Eine Kammer in Berlin, welches das zur Fahrt auf der Havel, Spree, Elbe

Elbe ꝛc. von Berlin aus besorgt.

Schiff. Kriegs- Unter dieser Benennung verstehen wir alle Arten von Fahrzeug, mit welchen man sich zur See schlägt. Sie sind dazu besonders bestimmt, und wenn sonstige Kauffahrer dazu beschickt werden, so gehören sie vor diesen Fall zu den Kriegsschiffen. Dagegen aber gehören die Lastschiffe, welches die Transports alle sind, und hauptsächlich nur Ladungen fassen sollen, auch alle andere nicht zum Gefecht bestimmte, unter eine andere Classe. Jason soll zuerst auf einem Kriegsschiffe gefahren seyn. Er war kein Handelsmann, wie viele so vor ihm Reisen gethan, indessen ist fast unmöglich zu entscheiden, ob man nicht mehr Grund habe einem andern dergleichen zuzuschreiben. Der Name seines Schiffes bedeutete im Griechischen so viel, als ein langes, und das Beywort, wodurch die Schriftsteller bemerken, daß es ein Steuerruder geführt, deutet im Doppelsinn auf das Sprechen. Daher sagt die Fabel, Jasons Argo habe sprechen können.

Zu Berichtigung der Geschichte des Seekriegs könnte man die Kriegsschiffe, in Ansehung der Zeit, in nachfolgende Classen eintheilen. In die ältesten, als der Phönizier und Aegypter ihre; in die ältern der Griechen, Carthaginenser und Römer, bis zu der Einrichtung der Flotten unter August; alsdenn könnten die Alten folgen, bis auf die Zeit, da die römischen Flaggen den Deutschen und Saracenen gewichen. Hierauf kommen die mittleren bis zur Erfindung des Geschützes, und von da aus die neuen bis heute. Es ist aber wohl zu verstehen, daß hier nur von denen uns bekannten Völkern die Rede sey, und daß wir noch nichts gewisses wegen der zu weit entfernten gehöret, bis vielleicht einiges darüber aufgekläret werden wird.

Schiffs-Krone. War bey den Römern eine Belohnung vor die, so sich zur See wohl gehalten hatten. Ihrer waren eigentlich zweyerley, die Navalis vor den, so zuerst ins feindliche Schiff gesprungen, und Rostrata, vor den Admiral, der eine Schlacht gewonnen. Eine andere Art von Schiffskrone trifft man bey den Athenienſern an, sie wurde vor die hurtige

Ausrüstung einer Galeere gegeben.

Schiffe. Last- Sind diejenigen Fahrzeuge welche eigentlich nicht zum Schlagen, sondern zum Ueberführen von allerhand Krigsbedürfnissen und dergleichen gebraucht werden. Die Römer nennten sie Onerarias, bey ihnen giengen sie meistens nur mit Seegel, und werden daher den Ruderschiffen oft entgegen gesetzt. Es war auch bey ihrer Bestimmung, Lasten zu fahren, wohl nicht möglich Ruder anzubringen. Man nennete sie zuweilen auch Pontones, und wir finden, daß sie durch andere Fahrzeuge in der Windstille bugsieret worden. Die Römer gaben ihrem Sarter ein Viertheil von der Länge zur Breite.

Schiffe, lange. Man kann die so nennen, welche lang, schmal und nicht bauchicht waren. Die Alten hatten eine Gattung solcher, die nur zum Gefecht und Kriege bestimmt waren. Navis longa. Ihre Breite war ein Siebentheil der Länge. Sie waren offen.

Schiff-Mühl. Ist eine auf einen vierseitigen Prahm, mit einem Geländer erbaute Mühle, ihr Rad gehet bis auf die Oberfläche des Flusses, und wird vermittelst eines oben an dem Dache des Gebäudes angebrachten Seils und Kloben, in die Höhe gezogen und herunter gelassen, nachdem das Wasser hoch oder niedrig wird. Das Fahrzeug wird mit starken Tauen an das Ufer befestiget, und hänget mit demselben durch eine Brücke zusammen.

Schiffs-Obertheil. Ist alles, was über dem obern Verdeck befindlich.

Schiff. Oberlästig ist ein Schiff so zu sehr geladen und von Holz überschwert ist und zu tief geht.

Schiff-Part. Wenn verschiedene Eigenthümer ein Schiff zusammen bauen und ausrüsten, so heißt der Antheil so sie an demselben, und den damit zu machenden Gewinnst haben, Schiff-Part.

Schiff-Partener. Heissen verschiedene Mit-Rheeder, welche ein Schiff auf zusammen getragene Kosten ausrüsten.

Schiff-Patron. Verschiedene Schiffe führen in den catholischen Ländern die Benennungen von Heiligen und der Maria, welche alsdenn die Patronen dieses Fahrzeuges sind.

Schiff-Pech. Aus Theer, Pech, gemeinen Harz, Unschlitt, zusammen

sammen gesetzt, dienet, das Holz und Tauwerk im Fahrzeuge gegen die Fäulniß aus der Nässe zu bewahren. (siehe Theer.) Das Pech wird in Fugen und Näthe gegossen, der Theer aber dienet zum bestreichen des Ganzen.

Schiffe. Pforten- Ich würde im Deutschen gewisse Fahrzeuge der mittlern Zeiten so nennen, in welchen sie Pferde fortführeten, nebst den dazu gehörigen. Ritter, Gottfried von Cölln sagt, daß in funfzig dergleichen zwey tausend Ritter mit ihren Streitpferden, und noch zehn tausend Soldaten mit ihren Waffen fortgebracht worden. Sie haben ihren französischen Namen vaisseaux huissiéres, von dem Worte Huis, welches eine Thüre bedeutet; denn es war in dergleichen Fahrzeug eine Thüre, durch welche die Pferde eingeführet wurden, sie wurde nachher verschlossen, verdichtet und calfatert; denn sie kam, wenn das Fahrzeug geladen war, ins Wasser.

Schiff-Pfund. Ein Gewicht, am Werth drey Centner.

Schiffs-Rath. Ist die Versammlung der Ober, und nach Gelegenheit aller oder einiger Unter-Officier des Schiffes, welche unter dem Vorsitz des Capitains oder ältesten Officiers, die Vorfälle so sich ereignen, abmachen; über die Fahrt und ihre Veränderung nach den Umständen; über die übrigen Begebenheiten so das Schiff sowohl als einzele auf demselben befindliche Personen, ihre Verbrechen und Civil-Angelegenheiten betreffen, beurtheilet. Er wird in zweydeutigen Umständen von aller Art versammlet. Die Nationen sind aber nicht alle darüber einig, was vor Personen zu diesem Rath im Schiffe gezogen werden müssen.

Schiff. Rank- Welches flache Seiten hat.

Schiff-Schnabel. Heißt der eherne an gewissen Kriegsschiffen der Alten hervorragend zugespitzte Theil, welcher dazu diente, die feindlichen Schiffe durchzustoßen. Er war von Kupfer oder Metall. Diese Schiffe hiessen rostratae. Der hervorragende Theil der Galeeren in dem jetzigen Bau kann nur eine sehr unvollkommene Copie davon seyn. Ein römisch Original ist über der Thüre des Genueser Zeughauses befestiget. Es ist im sechzehnten Jahrhundert bey Räumung des Hafens gefun-

gefunden worden, drey Spannen lang, das untere viereckigte Theil, welches wie ein Schweinsrüssel spitzig zuläuft, ist über eine halbe Elle. Die Innschrift nennet es hoc unicum usque visum. Die Erfindung des Rostrums schreibet Plinius einem Piseus zu. Die Geschichte thut einer Verbesserung an den Schnabeln Erwähnung, welche die Siracusaner in einem Kriege gegen Athen, auf Anrathen eines Corinthers gemacht. Sie hielten ihre Schnabel niedriger, und trafen daher besser als die Athenienser, welche hohe und lange Vordertheile hatten, auf die Feinde, sie bohreten sie unter Wasser durch.

Schiff-Spiegel. Ist der mit Putzwerk und Malerey gezierte Theil des Schiffs, welcher von den Hinter-Steeven bis an die Cajüte geht. In den Fregatten ist er oben flach, unterwärts muß er rundlicht abnehmen.

Schiff. Steif- Unterseegel so sich gerade hält, und beym Laviren nicht auf der Seite liegt.

Schiff. Steuerlästig- Ein Schiff so hinten zu tief gehet.

Schiffs-Untertheil. Ist der Theil des Schiffes unter dem obern Verdeck.

Schiffs-Verkleidung. Die äußerste Verkleidung des Schiffs, mit dicken Brettern, Bohlen ꝛc.

Schiffs-Volk. Officier, Matrosen sowohl als Seesoldaten, die eigentlich zum Schiff gehören. Die Landtruppen, welche auf einem Schiffe zu einer Landung oder Transport eingeschiffet worden, gehören nicht dazu. Es ist ein großer Unterschied zwischen der Bemannung der Schiffe zu Friedens oder Kriegszeiten. Auf Schiffen, wo im letzteren Fall vier hundert Menschen dienen, sind in dem ersteren nur zwey hundert. Jedes Schiff aber ist sowohl nach seiner Größe, als auch so bemannet, wie es der Gebrauch des Volks mit sich bringet. Die Engelländer haben überhaupt zu reden mehr Leute als die Holländer auf den Schiffen, und weniger als die Franzosen.

Das Schiffsvolk der Galeere bestehet, außer denen Officieren vom Stab, aus Soldaten, Seeleuten, Matrosen und Ruderslaven. In allem sind auf einer ordentlichen Galeere, wie sie in der mittelländischen See fahren, insgemein fünf hundert, als acht und dreyßig Officiers vom Unterstab und Unterofficier, hundert Soldaten, fünf und

zwan-

zwanzig Seeleute welche mitrudern wenn Sclaven fehlen, sechs und zwanzig Matrosen beym Seegelwerk, acht Hellebardier, drey Flaggenhüter, drey hundert verurtheilte Sclaven, welche in Frankreich besonders damals nicht fehlten, da man die Ausreisser, die Hugenotten, und die Contrabandeurs, wie andre Uebelthäter darauf schickte. Es ist ein Problem, ob man klüglich die großen Kosten, welche zum Unterhalt und Besoldung so vieler Leute erfordert werden, an eine Art von Schiffen verwende, die durch die ganze Einrichtung gehindert werden, die gehofften Dienste zu thun. Da wo der Soldat rudert wie in Norden, ist der Aufwand nicht so groß, die Bedienung gut, mehr Volk zum Gefecht und kein innerlicher Feind vorhanden.

Frankreich hat, sagt man, vergeblich, so wie die Holländer versucht, mit freywilligen Leuten in den Niederlanden auf Galeeren etwas auszurichten. Wäre ich ein Franzose, so würde ich vielleicht sagen, man müsse es mit dem Ehrenpunkt und der Liebe vor den König versuchen. Die Russen haben es ohne Umstände mit den Sol-

daten, und mit Erfolg, versucht. Die römischen Ruderknechte waren keine verurtheilte Sclaven, und fochten zum Theil, die nämlich, so auf den obern Verdecksbänken saßen.

Das Schiffsvolk wird in guten Diensten, im Laden und Feuern, auch den ganzen Handgriffen mit Canonen und mit kleinen Gewehr geübt. Auch müssen die Matrosen ihre Handthierung mit Seegelwerk, Cabestan, stehendem und laufenden Tauwerk, und die Befehlzeichen lernen. Daher jährlich Schiffe auslaufen, und einige Zeit zur Uebung in der See bleiben. Nur noch voriges Jahr sind aus Brest sechzehn Schiffe ausgelaufen, welche mit drey Monaten Lebensmittel versorgt worden, sonder Zweifel so lange zu Manöuvriren. Ich kann hier des königlichen Schiffes erwähnen, so die Schule heißt, auf welchem die Gardes Marines oder Cadets den Dienst lernen. Auch in der Ostsee erscheinen jährlich Flotten, die zur Uebung des Schiffsvolks auslaufen.

Schild, Wappen-Schild. Ist ein Zierrath an dem Schiffe, welches an verschiedenen Orten

angebracht wird. Das Schild am Hintertheil drauſſen, das Schild am Hinter-Pflicht inwendig, Schild auf dem Vor-Pflicht. Auf dem erſten ſtehet insgemein das Wappen des Eigenthümers, oder der Stadt, oder der Provinz dahin es gehörig, oder auch der Name des Schiffes. Das Bild darnach es benennet wird, ſtehet in dem Spiegel. Die Oſtindienfahrer benennen ihre Schiffe nach den Städten, nach großen aber nur ſolchen, welche hundert und dreyßig Fuß und darüber lang ſind. Denen kleinern geben ſie Namen von kleinern Städten. Die Spanier nehmen heilige Namen; die Franzoſen etwa eine Eigenſchaft des Schiffes, als der Donnernde, aber auch Namen aus der Götterhiſtorie, Alcide, Juno ꝛc. von Vögeln, Fiſchen und ſ. w. Die Engelländer haben Namen von Städten, Provinzen, Namen der Könige und angeſehener Perſonen, auch gewiſſe auf Begebenheiten ſich beziehende Benennungen, als Rojal, Oak &c.

Schlabbers. Kleine Heerings-Buiſen.

Schlacht-Ordnung. Iſt die Stellung der Schiffe zum Gefecht, ſie richtet ſich nach der Gattung der Schiffe und ihrem Bau. Die Galeeren ſtehen im Gefecht anders als die Hochboords. Die Kriegsſchiffe waren bey den Alten mit hervorragenden ſtarken Spitzen von Eiſen oder Erzt ausgerüſtet, welche diejenigen Fahrzeuge, dagegen ſie liefen, durchſtieſſen. Sie hatten dieſe Schnabel gegen den Feind gerichtet. Auch heute noch muß das Vordertheil der Galeeren vorgekehrt werden, weil ſie allda die Canonen ſowohl als ihre Muſqueterie haben. Die Hochboords führen gegentheils ihre Batterien auf beyden Seiten, und müſſen dieſelbe folglich im Gefecht gegen den Feind richten. Vegez ſaget uns, und der Kaiſer Leo ſtimmet mit ihm überein, die Römer hätten ihre Liburnen oder Dromonen in einen halben Mond, die Mitte zurück gezogen, geſtellet, die Vordertheile der Schiffe gegen dem Feinde. Die Flügel dieſer krummen Linie beſetzten ſie mit den ſtärkſten Schiffen und der beſten Mannſchaft. Dieſe fiengen das Gefecht an, bis ſich alles vermengt hatte. Die vornehmſte, die Capitain-Galeere, nach unſerer Art zu reden, befand ſich in der

Mitte,

Digitized by Google

Mitte, um die Linie beſſer zu überſehen. Dieſe Stellung iſt zum Einſchlieſſen des Feindes ſowohl bequem, als auch zum Rückzuge dienlich.

Der Kaiſer Leo ſagt, daß man dieſen halben Mond mit gutem Erfolg aus der geraden formire, indem die Mitte zurück gehet, der verfolgende Feind gerathe in die Krümme oder werde eingeſchloſſen. Ein andermal ſtellte man ſich in einen hervorſtehenden halben Mond, wodurch man ein Schiff durch das andere deckte, und in die hohle Stellung ohne Gefahr umzingelt zu werden, einfallen konnte. Dieſe Schlacht-Ordnung hat ſich lange, auch ſo gar bey dem Canonenfeuer erhalten.

Ich weiß nicht, ob man nicht die Schlacht-Ordnung mit hervorragenden Spitzen ſo erklären ſoll, dergleichen unter andern bey Ekuome vorkommt, und die der Ritter Folard als einen hervorſpringenden Winkel beſchreibet. Ein andermal ſtelleten ſich die Schiffe in eine gerade Linie, die Vordertheile gegen den Feind. So kann man heißt es im Leo aus dem vorn ſtehenden Rohre, Feuer in die feindlichen Schiffe werfen. Zuweilen machte man zwo bis drey Linien, Reſerve, Flügel, Flanken, Haken von mancherley Geſtalt, nachdem viel oder wenig Schiffe da waren, oder es die erfindende Einrichtung des Admirals angab. Wenn bey dem halben Monde oder andern Stellung die erſten im Treffen und mit dem Feind im Handgemenge waren, ſo zogen ſich die hintern Linien, Reſerven und dergleichen heraus, um dem Feind in die Flanke zu gehen. Man findet auch Verſtecke. Durch eine andere Stellung ſuchten die Alten ſchwach zu ſcheinen, und den Feind in eine Falle zu locken. Dieſes geſchahe auch durch vorgeſchickte leichte Schiffe, welche den Feind angreifen und hierauf fliehen mußten, dadurch ward der verfolgende oft in ein Verſteck und zwiſchen die Flotte gezogen. Man machte auch, wenn man ſtärker war, Reſerven, um dem Feind unverhofft auf den Hals zu gehen. Der P. Daniel beweiſt es mit gutem Zeugniß, daß man die heutige Art, in einer Linie mit der Flanke gegen den Feind, ohngefähr 1665. da Holländer, Engelländer und Franzoſen ſich mit großen Flotten ſchlugen,

von den Engelländern angenommen habe. Der Herzog von York, nachmaliger König Jacob der IIte, schlug in diesem Jahre die holländische Flotte, und verbrannte ihnen zwey und zwanzig Schiffe, verlor selbst nur eines. Er fochte in der jetzigen Art in einer Linie, die Flanke gegen die Feinde.

Wenn die Hochboords mit Galeeren vermengt waren, hatte man sie meistens zusammen angeordnet, wie in der Beschreibung in den Schlachten von Lepanto und Malaga deutlicher zu sehen. Es ist nicht zu läugnen, daß diese Vermengung in gewissem Betracht von Nutzen seyn könnte, besonders thäten Galeeren bey entstehender Windstille vortrefflich, wie wir in den Beyspielen der Schiffgefechte sehen.

In allen Schlacht-Ordnungen sind heute die Schiffe in der Entfernung von sieben hundert und zwanzig Schuh eines Kabeltaues von einander, beständig in einer Linie dicht am Winde. Die Schiffe der Armee so näher daran lieget, haben in vielen Fällen großen Vortheil. Dieser bestehet hauptsächlich in folgenden. Sie können immer auf die Feinde ansteuren, und sich ihm, wie, und wenn sie wollen, nähern, so lange sie wollen, und so weit als es ihnen beliebt von ihm entfernt schlagen, und ihm, wenn sie stärker sind, einen Theil in den Rücken schicken. Sie können denen unter Wind befindlichen beschädigten die Brander auf den Hals schicken, sie sind ferner von Rauch und Pulverdampf sicher, welchen der Wind dem Feinde ins Gesicht weht, und oft Feuer und Erstickung verursachet. Dagegen hat die Flotte so unter Wind ist den Vortheil, daß sie die untern Batterien auf der Windseite wohl gebrauchen kann, und sich dadurch viele Mühe erspa-ret, weil öfters die Schiffleute die Stückpforten zumachen müssen, wenn die See hoch gehet. Die beschädigten Schiffe können leichter mit Breitwind abgehen. Beym Rückzug kann die unter Wind schlagende Flotte abgehen wenn sie will, die aber vor Wind lieget, muß erst durch den Feind setzen, um abzukommen. Eine Flotte kann aber zum besten in der Noth bey hoher See, oder wenn der Feind etwas decken soll, auch selbst gelitten hat, durchgehen.

Ich habe gesagt, die Linie der Schiffe welche schlagen wollten, hielten sich dicht am Winde. Wir wollen die Ursachen näher betrachten. Die Armee welche vor Wind ist, aber nicht dicht daran hält, könnte diesen Vortheil leicht verlieren, die unter dem Wind befindliche könnte ihn ihr abgewinnen, oder sie umsegeln. Die letztere würde sich dem Feind so viel als sie wollte nähern, und die Zeit und Art des Gefechts bestimmen.

Eine in dieser Stellung fechtende Flotte kann ihre beschädigte Schiffe leichter retten; denn sie können mit vier Strich Breitwind laufen, und längst der Linie fortgehen. Vor die Flotte unter Wind sind diese Gründe nicht. Sie hat andere, sie hält sich dicht am Wind, um von dem Fehler des Feindes sogleich Vortheil zu ziehen, und ihm denselben abgewinnen zu können. Sie könnte auch nicht über die feindliche hinaus segeln. Wenn diese Flotte gegen den Windstrich senkrechten Curs hält; der Feind aber dicht daran ist; so kann letztere die hinteren angreifen, sie zwischen zwey Feuer bringen; sie kann vom Feind nicht umsegelt, auch nicht durchschnitten werden, letzterer kann sie auch nicht überflügeln.

Sie müssen also beyde dicht am Winde gestellt seyn und auch so laufen; sie würden, wenn sie anders liefen, ihre Batterien nicht so wohl gegen den Feind haben; sie würde nicht in der Linie bleiben, sondern bald Schachweise stehen, und die Flotte vor Wind würde endlich allen daher rührenden Vortheil verlieren.

Es ist oben gesagt, daß die Schiffe eine Kabellänge von einander in der Linie bleiben; wären sie weiter, so könnte die dichter seeglende feindliche Flotte das Feuer von zwey Schiffen gegen eines gebrauchen. Zu nahe müssen sie auch nicht seyn, weil sie sonst nicht manövriren können.

Man bringet ferner, hieß es, nur die großen Schiffe in die Linie, und zwar aus folgenden Gründen, da sie mehr und stärkere Canonen haben, so würden diese den kleinen sogleich überlegen seyn. Ueberdem sind die großen Schiffe stärker an Holz, und halten mehr aus.

Die Advis-Jachten, die Brander, und andere Fahrzeuge

halten sich ab, doch jene mehr als diese, sie nähern sich auf die Signale. Man theilet sonst gemeiniglich die Flotten nach dem vorigen Gebrauch zu Lande, in den Vorzug, das Treffen und den Nachzug. Man sagt die erste, zweyte und dritte Eskadre, sie stehen nicht immer beym Gefecht in einer Linie. Der Admiral läßt zuweilen Eskadern zurück, so, daß die ganze Ordnung eine halbe mondförmige Stellung annimmt. Man hat eine andere Ordnung, wenn man so zu reden stehenden Fußes schlägt, oder wenn es in dem Rückzuge geschiehet. Siehe Rückzug.

Die Abtheilung der Flotte ist auch nicht immer so, wie wir sagten in drey Eskadern; man hat viere bis fünfe gemacht.

Damit man sich von dem, was zu Lande Schlacht-Ordnung (ordre de Bataille) heißt, oder von der vor die Schiffe bestimmten Ordnung, wie sie in der Linie neben einander, und ihre Capitains unter einander stehen, eine Vorstellung machen könne, will ich zur Erläuterung die anführen, welche die schwedische Flotte hatte, als Carl der XIIte sich mit der Engelländischen und Holländischen gegen die Dänen vereinigte.

Man siehet hier neun Flaggen, bey jeder der drey Eskadern, drey. Jede Eskadre hat ihren Admiral, Schout by Nacht und Vice-Admiral. Jeder Flaggen-Officier hat Brander, und die drey vornehmsten noch Advis-Jachten bey sich.

Auf diese Weise sind die meisten Flotten eingetheilet, und auf diese Art läßt sich die Ordre de Bataille einer Flotte vollkommen ausdrücken. Man pfleget auch die Namen der Capitains von jedem Schiffe einzutragen. Unten ist der Hafen oder die Station der Flotten bemerkt. Es wird an diesem Beyspiel genug seyn, um sich von dem einen Begriff zu machen, was ich hierüber zu sagen hatte. Ich habe es aus des Herrn von Adlerfeld Leben Carls des XIIten entlehnt.

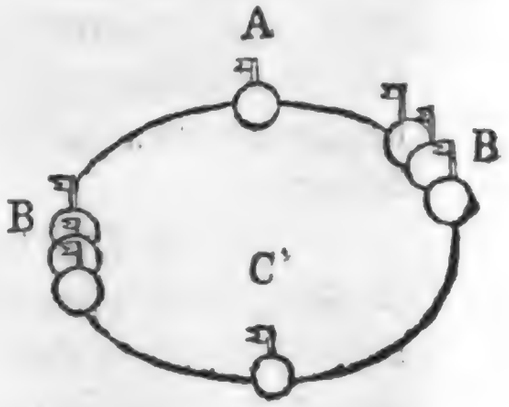
Auch in dieser siehet man das, was mit Fleiß in jeder geschiehet, nämlich daß die grössern Schiffe in der ganzen Linie mit kleinen vermengt werden.

Die

Digitized by Google

Die Vermengung gehet noch weiter. Denn es sind außer den bey jeder Flotte befindlichen Hospital, Proviant- und Munition-Schiffen, die nicht ins Gefecht kommen, hier dreyerley Fahrzeuge, als die Schiffe von der Linie, die Brander und die Advis-Jachten. So war es auch bey denen Alten. Dem Leo zu Folge waren 1) große Dromonen mit zwey Mann am Ruder; 2) kleinere mit eben so viel Mann am Ruder; 3) kleinere Dromonen mit ein Mann am Ruder; 4) kleinere leichte Fahrzeuge. Die Armee Philipps des zweyten aus Macedonien gegen den Atalus war, wie Polyb sagt, aus dreyerley Arten von Schiffen zusammen gesetzt. Er hatte drey und funfzig Schiffe mit Verdecks, viele andere Biremen und hundert und achtzig kleine Fahrzeuge von der Art, die die Griechen Lemboi, Kähne, hießen.

Ich füge noch zu besserer Erläuterung eine Figur von einer Schlacht-Ordnung, welche uns das Tage-Buch, Peter des Großen, mittheilet. Sie stellet die Weise vor, wie die schwedischen Fregatten und Galeeren gestanden, die mit denen Russen so unglücklich schlugen. A, schwedische Fregatte. B, die Galeeren. C, Reserve.



Schlacht. See-Schlacht. Ist das Gefecht der Flotten gegen einander. Hierbey muß man sehen erst auf die Stellung, das Aufmarschieren, und dann aufs Gefecht selbst. Nebst diesen folgen entweder, Rückzug oder Verfolgen. Die Linie des Aufmarschierens ist unter dem Artikel Schlacht-Ordnung erkläret worden. Wenn sie gestellet werden soll, und die Armee unter dem Winde von dem ankommenden Feinde ist, so muß sie sich darein stellen, und dabey etwas beylegen, damit sie Zeit gewinne.

Man läßt zwischen den Abtheilungen einige Zwischenräume, damit sie sich besser bewegen können. Jeder Commandeur einer Eskadre muß sich dabey Mühe geben, queer gegen das vor ihm bestimmte Gegner Schiff zu bleiben. Er

muß entweder ſtärker ſeegeln, um dieſes zu erhalten oder beylegen, auch gar, wenn es nöthig iſt, umwenden, um nur ſeinen Poſten gegen den Feind zu behaupten.

Im Gefechte ſelbſt hält ſich jedes Schiff gegen ſeinen Mann, und ſucht ihm ſeine Boorde, beſonders unter Waſſer zu durchbohren, das ſtehende und laufende Tauwerk zu verderben, damit es nicht mehr brauchbar ſey, und ſich aus der Linie ziehen müſſe. Man umſeegelt die feindliche Flotte; man durchſchneidet ſie; man ſchicket Brander herein; man ſucht überhaupt die Linie zu trennen; mit mehreren Schiffen einem Schiff auf den Hals zu gehen; zu Entern; zu Verbrennen; auf den Strand zu jagen, oder zum Streichen zu bringen, und folgends gefangen wegzuführen.

In allen dieſen findet ſich ein großer Unterſchied nach Beſchaffenheit der Schiffe und der Ausrüſtung derſelben, ſowohl als andern Umſtänden. Daß unſere See-Schlachten an ſich aber ſchon von den alten unterſchieden ſind, ſiehet man gleich aus allen, und gleich anfangs in Betracht der Stellung. Beyſpiele werden unter andern zeigen, wie die Römer und Carthaginenſer gegen einander gefochten, welche zu der Zeit, da ſie von den Phöniciern und Griechen ausgelernet waren, zugleich die Methoden derſelben vielleicht verbeſſert. Den See-Krieg der ſpätern Römer erlernet man aus dem Vegez, und beſonders aus dem Leo. So verſchieden dieſe, und die in den mittlern Zeiten, auch von der jetzigen ſind, ſo erhellet doch aus der Geſchichte; die vornehmſte Abſicht des Admirals ſey auch damals geweſen, die Ordnung zum Gefecht, ſo der Feind hatte durch allerhand Mittel zu trennen, alsdenn ſo viel möglich Schiffe abzuſchneiden, ſie durch mehrere angreifen zu laſſen, um ſie ſo wegzunehmen.

Leo ſagt, man habe leichte Schiffe vorgeſchickt, welche ſich anfangs mit dem Feind eingelaſſen, hernachmals geflohen, und den Feind zum Verfolgen nach ſich gezogen. Dieſen hätte man andere friſche zum Unterſtützen nachgeſchickt, welche entweder die geſammte ſchon ermüdete angriffen, oder auch die ſtärkſten nicht berührten, ſondern nur die zum ſchlechteſten beſetzten wegnehmen konnten.

Digitized by Google

In dieser Epoche, davon Leo redet, machte das griechische Feuer viel Veränderungen, es war fürchterlich, und that die schönste Wirkung, daher ist es zu bewundern, wo es sich so verloren habe. Daß man in Europa in den mittlern Zeiten nichts daraus gemacht, ohngeachtet es die Christen von den Saracenen hätten wieder erhalten können, da sie es in den Kreuzzügen mit ihrem Schaden hatten kennen lernen. Aus diesen mittleren Zeiten werden wir gleichfalls Beyspiele von Schlachten vor uns nehmen, und die neuern Schlacht-Arten betrachten. Ich nenne aber neuere die, welche entstanden sind, seit dem man Canonen zu führen angefangen. Hieraus werden wir zum besten, und besser als aus einer von zusammen geleimten Stückchen bestehenden Beschreibung ersehen können, wie Nieder-Boord gegen Nieder-Boord oder Hoch-Boord fechten, wie Hoch-Boord gegen einander schlagen, auch wie es die Admirale gemacht haben, wenn sie beyderley Arten in der Flotte geführet. Die Beyspiele werden unsere Neugierde, auf die See-Taktik der jetzigen Zeit reizen, und diese ist unserer Aufmerksamkeit auch darum werth, weil sie manches nachahmbare vor uns Land-Soldaten hat.

See-Schlacht. Alte, zwischen den Römern und Carthaginensern. Wir wollen mit einer solchen den Anfang machen. Ich ziehe sie aus dem Herrn von Savorgnano. Er sagt, die Römer fürchteten sich, daß die von Carthago durch die Herrschaft über Messina Gelegenheit erhalten würden, die italienischen Küsten, so wie es sich schon zeigte zu beunruhigen. Sie konnten gegentheils die Africanische nicht berühren und den Krieg dahin bringen.

Rom faßte den Entschluß, sich den Carthaginensern zur See entgegen zu stellen. Ihre Marine war noch in der Kindheit. Duillus hatte noch nicht längst zum erstenmale den siegpralenden Einzug gehalten. Die Consuls dieses Jahres, Attilius und Manlius brachten eine Flotte von dreyhundert und dreyßig fünfrudrichten Schiffen zusammen, auf jeder waren dreyhundert Ruderer und hundert und zwanzig Legions Soldaten. Ihre Macht bestand aus hundert und vierzig tausend Menschen. Die beyden

punischen Admirale, Hannon und Hamilkar hatten dreyhundert und funfzig Schiffe von gleicher Größe und eben so starker Besatzung. Die punische Flotte aber hatte geschickte Seeleute, und die Schiffe steuerten gut; dagegen hatten die Römer die Maschinen, deren sich Duillus vorhin schon mit so großem Vortheil bedienet hatte, und durch welche er das Entern erleichtert, die Fertigkeit der punischen Schiff-Leute unbrauchbar und den Vortheil des Gefechts, welches wie auf dem Lande stehenden Fußes angehoben ward, auf der Römer Seite gebracht hatte. Wir reden von dem Corvus unter einem besondern Artikel.

Die Bürgermeister schifften ihre Truppen bey Capopassaro, damals Ekuomum, in der Absicht ein, nach Africa überzusetzen, und von da aus Transport-Schiffe vor die Reuterey zurück zu senden. Die Carthaginenser waren nicht gesinnt ihnen dieses zu erlauben, und eilten zum Gefechte zu kommen. Jede Flotte suchte ihren Vortheil in der Lage, die Römer wollten am Ufer bleiben, weil sie sich zu einem Gefechte, wie zu Lande geschickt hielten, die Feinde suchten die hohe See zu halten, um von der Leichtigkeit ihrer Schiffe Nutzen zu ziehen. Die Römer hielten sich mit ihrem rechten Flügel an die Insel. Hannon und Hamilkar breiteten ihren in die See aus.

Jene stellten sich in eine keilförmige Schlacht-Ordnung; die beyden Consuls an der vordern Spitze in sechsruderichten Galeeren. Jede der Seiten des Keils war ein Vierthel der ganzen Flotte, ein Vierthel dienete hinten, wie zur Grund-Linie und zur Bedeckung der Transport-Schiffe, das letzte Vierthel war die Reserve. Die punische Flotte stellte sich in einen halben Zirkel, drey Vierthel aber derselben breiteten sich unter dem Hannon gegen das hohe Meer aus, der andere Flügel war gegen dem Ufer. Als Hamilkar die Römer auf sich zukommen sahe, so stellte er sich mit der Mitte, als wollte er die Flucht nehmen, um die Römer von ihren beyden hintern Linien, der Grund-Linie des Dreyecks nämlich, und der Reserve zu trennen; so bald er sie weit genug nach sich gezogen hatte, stellte er sich und griff die Römer an. Diese giengen gleich an Boord, und

brachten

brachten die Feinde durch ihre Maschinen und Faust vor Faust fechtend unter sich.

Hannon gieng inzwischen auf die Reserve der Römer los. Der linke punische Flügel griff das dritte Treffen an, dieses kappte seine Tauen, und focht eben wie die andern, mit vieler Hartnäckigkeit mit Entern. Das Gefecht in der Mitte war das heftigste. Hamilkar konnte es nicht länger aushalten, und zog sich jetzt im Ernst zurück, gieng aber mit einem Theil seinem linken Flügel, der das dritte Treffen der Römer angriff, zu Hülfe. Das Gefecht war hartnäckig genug, weil aber die Carthaginenser das Entern und die Maschinen nicht ausstehen konnten giengen sie auch durch.

Hier kamen beyde Consuls herzu; sie hatten an den andern Orten gesiegt und halfen hier den Sieg vollenden. Attilius war da Hannon zum linken Flügel gieng auch den seinigen zu Hülfe gegangen, und hatte ihn das hohe Meer zu gewinnen genöthiget. Die Römer nahmen vier und sechzig Galeeren mit aller Besatzung, bohrten dreyßig in Grund, und hatten nicht mehr als vier und zwanzig der ihrigen verloren. Dieser Sieg machte die Römer zu Herren von der See. Attilius gieng mit der Armee in Africa, wo er alles verheerete und verwüstete, wie die Geschichte erzählet.

Ich glaube, daß diese Erzählung zureichend sey, die Schlacht-Ordnung, die Treffen, Veränderungen und die Art des Gefechts der Schiffe zu erklären, besonders da auf einer Seite die Geschicklichkeit der Seeleute, auf der andern die Entschlossenheit und die Art zu schlagen, alles gethan haben. Zugleich siehet man die großen Folgen, welche eine See-Schlacht bey der Alten Art im Schlagen haben konnte. In unseren Zeiten gehen selten so viel Schiffe verloren, wie wir sehen werden.

Um sich aber von den Schiff-Gefechten einen bessern Begriff zu machen, wie sie in den Zeiten der griechischen Kaiser gewesen, kann man sich aus dem Leo Raths erholen. Er schreibt, die Umstände haben sich sehr geändert. Die Ruderer der oberen Bänke und alle die beym Präfekt sind, müssen von Kopf bis auf die Füsse gerüstet seyn. Sie müssen Schilde, Helm, Arm und Bein-Harnische, wo nicht hinten doch vorne führen, sie fechten mit Picken,

cken, Wurf-Spiesen und Degen. Die, welche nicht eiserne Rüstung haben, führen welche von Sehnen-Stricken geflochten auf einem doppelten Leder, sie stehen hinter den schwer bewaffneten, bedienen sich der Bogen, und werfen Steine mit der Hand. Doch muß man sich nicht mit diesem letzten zum Vortheile des Feindes ermüden, welcher, wie die Saracenen thun, die vom Steinwerfen ermüdeten, mit Bogen, Picken, angreifet. Die stärksten und besten Leute werden auf das Verdeck, die schwachen unten gestellet, und ersetzen nach der Hand den Verlust auf dem Verdecke.

See-Schlacht der mittleren Zeit der Engelländer gegen die Franzosen, fiel vor im Jahre 1217 den 14ten August. Die Engelländer hatten vierzig, die Franzosen achtzig große Schiffe, die kleinen rechnen wir nicht. Die englische Flotte durfte demnach nicht in der Fronte, wie es sonst gewöhnlich war angreifen, sie ergriffen andere Maaß-Regeln, nahmen dem Feind den Wind, und so fielen sie mit vollen Seegeln auf die Franzosen, rannten einen Theil mit ihren eisernen Schnabeln in Grund, und richteten durch ihre Bogen-Schützen eine große Niederlage an; denn sie sahen sie jetzt in die Flanken, überdem hatten die Engelländer viele Gefäße, mit Kalk, Pulver vorbereitet. Solches warfen sie in die Luft, und der Wind führete es denen Franzosen ins Gesicht, welche davon geblendet wurden. Dieses Beyspiel habe ich unter andern gewählt, um zu beweisen, daß man es auch damals vor keine Frevelthat gehalten, nach Beschaffenheit der Umstände, von dem gemeinen Gebrauch abzugehen. Ich kann aber nicht umhin noch ein ander Beyspiel anzuziehen, so noch mehr zu Aufklärung dieses Begriffes dienen kann.

Eduard war im Begriff nach Flandern zu gehen, als er erfuhr, daß Philipps von Frankreich Flotte vor Schluis lag. Er zog daher seine Flotte an sich, und suchte denselben auf. Hier fand er Franzosen in gutem Vertheidigungs-Stande, in vortheilhafter Lage, sie hatten ihre Schiffe mit Ketten verbunden. Eduard zog sich zurück und gieng in die hohe See, wohin ihn die Franzosen verfolgten. Er wandte sich, griff

sie

sie an, eroberte vierhundert Schiffe, und erschlug an zwanzig tausend Franzosen. Die Umstände der Schlacht geben folgendes zu bemerken. Die Engelländer standen in zwo Linien, in der ersten waren die stärksten Schiffe so gestellet, daß sich zwischen zween mit Bogen-Schützen besetzten allemal eines mit geharnischten befand. Die zweyte Linie war wie eine Reserve. Das Gefecht gieng lediglich aufs Entern, es fieng um acht Uhr Morgens an, und dauerte bis sieben Uhr Abends. Die französische Armee hatte vier Abtheilungen, davon eine aus Genuesern bestand, sie war überhaupt wohl ausgerüstet, und hatte eine Menge Maschinen, welche Steine auf die englischen Schiffe, und damit wirklich einige in Grund warfen. Barbarini, General der Genueser, rettete einige seiner Schiffe. Der Sieg ward durch die Geschicklichkeit der Schiffleute, und das tapfere Gefecht der Geharnischten erhalten. Jene thaten in Wendung und Ausweichung des feindlichen Anlaufs und geschicktes Anlegen an die feindlichen Fahrzeuge das ihrige; so wie die Bogen-Schützen in einiger Entfernung, und die Geharnischten in der Nähe. Die Schlacht war ungemein blutig. Die Franzosen rechnen der Engelländer Verlust auch auf zwanzig tausend.

See-Schlacht von Galeeren. Ich führe diese Erzählung aus dem Jovius an, welcher sie als Augenzeuge beschreibet, obgleich die im obersten Artikel befindliche schon einiges Licht giebt. Sie scheinet mir umständlicher und recht vor unsere Absicht aufgesetzt zu seyn. Sie ist auch aus der Zeit, die ich die neuere heiße. Der Marschall Lautrec belagerte Neapolis, und zog, weil die vertheidigenden Spanier, noch immer von der See-Seite durch ihre Galeeren Beystand erhielten, den Admiral Doria dahin. Dieser sollte die Zufuhr vollkommen abschneiden, deshalb die Spanier in Neapolis sich genöthiget glaubten, die Franzosen noch eher als die Venetianer, deren Ankunft man noch drohete, zu ihnen gestoßen wären, anzugreifen. Der Admiral Moncada fuhr demnach von Pausilippo mit sechs Galeeren, zwey Fusten, einigen Schaluppen, der großen Schiffe und Fregatten (so hießen zu der Zeit

kleine Fahrzeuge mit Rudern) ab. Er hatte eine ſtarke Beſatzung von Land-Soldaten eingenommen, und hoffte durch deren Hülfe denen Franzoſen überlegen zu ſeyn. Doria, wurde von ihrer Ankunft benachrichtiget, verſtärkte ſeine Bemannung mit Arkebuſierer vom Lautrec, und ſahe auf der Rheede von Salerno beym Capo de Orſo acht Galeeren ſtark die feindliche Flotte. Sie ſchien denen Franzoſen fürchterlich, diejenigen aber, welche ſich auf See-Gefechte verſtanden, verachteten ſie, und zwar aus dem Grunde, weil ſie keine Mars hatten, ſo man damals Guettes hieß. Dieſe waren zu den Zeiten allemal mit kleinen Stücken und Mannſchaft beſetzt, und man kann Steine und anderes von oben auf die Feinde werfen. Der Kriegs-Rath der Genueſer fiel darauf aus, daß ſich ihr Admiral mit fünf Galeeren gerade in die Feinde werfen, da inzwiſchen Lomellino mit drey andern die Höhe gewinnen, und dem Feinde auf den Hals fallen ſollte, wenn man Handgemein geworden.

Moncado ſahe dieſe Galeeren vor flüchtig an, und ſtellte ſich gegen den Doria, der ihm das Gefecht anboth. Die Admirale trafen gegen einander. Doria brachte das erſte Feuer ſeines Kooker-Stückes ſehr wohl längſt der Galeere vom Vordertheile bis hinten zu ſtreichend an. Des Moncado Conſtabler ſchoß gleich darauf, und ſchlecht, weil er im Nebel und Dampf nicht wohl gerichtet hatte. Die Genueſer hatten ſich überdem bedächtig, nicht auf dem Kooker, ſondern unterhalb denſelben nahe an und hinter die Bänke der Ruderer geſetzt, und ſchoßen von da ihre Rohre und Doppelhacken dazu einige Schieß-Gattern verfertiget worden, mit gutem Erfolg ab. Inzwiſchen ſtießen drey kaiſerliche auf zwey Genueſer, trafen ſie mit ihrem Vordertheile, und die Spanier ſprungen an Boord. Hierauf brach Lomellino mit denen drey hinausgeſeegelten Galeeren los, und fiel auf die Haupt-Galeere, machte ſie unbrauchbar, gieng hierauf ſeiner erſtiegenen zu Hülfe, und eroberte ſie wieder. Dadurch wurde das Gefecht entſchieden; die Spanier geſchlagen, zwey Galeeren vernichtet, zwey andere nebſt einigen Barken einer Fuſte und Brigantine genommen,

und

und siebenhundert spanische Soldaten niedergemacht. Der Admiral Moncado und die vornehmsten Officier blieben. Die Genueser verloren nur fünfhundert Mann Ruderer, Seeleute und Soldaten. Die Leute auf den Mast-Körben thaten sehr gute Dienste mit Steinwerfen. Die Genueser hatten ihren gefangenen Türken am Ruder, die Freyheit versprochen, sie gerüstet, und diese thaten als natürliche Feinde der Spanier vortreffliche Dienste. Die Capitains, Officier und Gemeine, die gefangen waren, wurden an die Stelle der freygelassenen Türken ans Ruder gesetzt.

Ich will meinen Lesern nicht vorgreifen, und Anmerkungen machen. Diese Begebenheit ist aber eine schöne Gelegenheit dazu.

See-Schlacht, neue. Die Erzählung von einer neuen See-Schlacht, wird uns eine bessere Vorstellung in einem einzeln Bilde von den Vorfällen bey solchen Begebenheiten machen, als wenn wir von allen überhaupt zu reden versuchen wollten.

Die vereinigte spanische und französische Flotte, lag schon ein Jahr in dem Hafen von Toulon, wo der Admiral Mathevs im Hornung 1744 noch kreuzete, eingesperret. Hierdurch waren die Engelländer in dieser See Meister. Die Franzosen vereinigten sich um das Auslaufen zu befördern und Mathevs legte sich, nach dem er alle Kreuzer in der mittelländischen See an sich gezogen, bey den hierischen Inseln vor Anker, um sich den Unternehmungen der verbundenen Flotte, besonders der Abfahrt, der zur Verstärkung in Welschland bestimmten Spanier, entgegen zu setzen.

Er wurde noch verstärkt, und erhielt Befehl, die Feinde, wo er sie fände anzugreifen. Die Flotten liefen den 19ten aus. Die Spanier hatten die vordere Eskadre; die Franzosen folgten in dem Rück-Trupp.

Die engelländische Flotte aus vierzig Kriegs-Schiffen, war auf ihre gewöhnliche Weise in drey Eskadren eingetheilet. Mathevs war Admiral, Rayley, Contre-Admiral und Lesstock, Vice-Admiral. Die Spanier hatten sechzehen, und die Franzosen zwanzig Schiffe. Jene führete der Contre-Admiral Navarro, diese der von Court. Die Engelländer waren

ren dem Feinde in allem mit acht Schiffen überlegen.

Den 22ten waren die Flotten einander im Gesichte. Die Englische hielt sich mit ihrer vordern Eskadre etwas ab vom Feinde, mehr am Winde, und vermied die Franzosen. Die Engelländer griffen wirklich die Spanier um Mittag an. Das Gefecht dauerte bis in die Nacht. Die Spanier wehreten sich sehr gut. Mathews ward von dem spanischen Admiral dreymal zurück geschlagen, der Brander, den er an ihn schickte, wurde auch in Grund gebohret, und endlich nahm das Gefecht ein Ende. Beyde Flotten hatten viel gelitten. Die Spanische gieng nach Barcellona; die Französische nach Alikante; die Englische nach Porto Mahon, und so ward auf gewisse Weise nichts entschieden. Der Autor, aus dem ich dieses schreibe, sagt, seit der bey Aktium vorgefallenen Schlacht, habe keine dem Ueberwinder einen Vortheil von Wichtigkeit gebracht. Ich verstehe seine Meynung entweder nicht recht, oder ich könnte auch bey dieser Gelegenheit selbst etwas dagegen einwenden; denn diese Schlacht, schaffte denen Engelländern die Vortheile, daß die Flotten der Feinde nicht ihre Bestimmung erreichten, und künftiges Jahr wieder getrennt eingesperrt blieben.

Ich borge zu besserer Deutlichkeit folgenden Bericht einer neuen See-Schlacht aus dem Herrn Warkis von San Felippe, welcher zugleich zu einem Muster der Beschreibung einer See-Schlacht nach so genanntem modernen Style dienen kan, in welchem insgemein viel Figuren, die sie ungescheut beybringen können, und desto weniger deutliche Wahrheit vorhanden, welche die Umstände und die Parteylichkeit nicht immer sagen lassen.

Als die Britten alle Hoffnung, Ceuta einzunehmen, aufgaben, seelgelten sie wieder ab, und zogen einige von ihren Schiffen an sich, die im mittelländischen Meere kreuzten, um ihre ganze Macht gegen den Grafen von Toulouse zu vereinigen, der mit einer starken Flotte aus dem Hafen von Toulon abgeseegelt, und den 15ten August in dem Hafen von Malaga eingelaufen war. Er hatte den Befehl, die Feinde aus dem mittelländischen Meere zu vertreiben, und zu dem Ende, wenn

wenn es nöthig wäre, ihnen eine Schlacht zu liefern. Die Engelländer weit entfernt einem Treffen auszuweichen, suchten dazu selbst die Gelegenheit.

Man fertigte von beyden Seiten Schiffe ab, um den Feind auszukundschaften, und der Graf von Toulouse verließ Malaga mit einem so schwachen Winde, daß die See fast stille war. Die Feinde litten eben diese Ungemächlichkeit, und beyde Theile wurden von dem entgegengesetzten Strome fortgerissen. Der Strom, der aus dem Ocean ins mittelländische Meer fließt, treibt die Schiffe nach Africa hin, und der, welcher aus dem mittelländischen Meere in den Ocean gehet, führt sie auf die spanische Küste; ein Umstand, der dieses Meer nicht wenig gefährlich macht. Die Engelländer wurden nach Africa zurück getrieben, die Franzosen nach Spanien, und zwar nicht ohne Gefahr, weil sie nicht Raum genug hatten, sich auszubreiten. Beyde irreten auf diese Weise zwey Tage umher, bis ein kleiner Landwind, der von beyden Seiten wehete, beyde Flotten gegen einander führte.

Man bemerkte ein kleines Gewölke, das vor dem Aufgange der Sonne vorher gieng, und insgemein den Ost-Wind ankündigt. Die Engelländer eilten, den Vortheil des Windes zu gewinnen, um die Franzosen mit Nachdruck und Ungestüm anzugreifen. Der Strom war ihnen günstig: daher warteten sie mit einem Theile ihrer Seegeln, bis das Wetter sich aufklärte. Die Franzosen aber lagen unterdessen noch stille: der schwache Wind erreichte sie nicht. Er wurde stärker, da die Sonne untergieng, und der Graf von Toulouse konnte die Nacht hindurch sich kaum in diesen Gewässern erhalten: er seegelte ins hohe Meer, und ließ Spanien hinter sich, damit man nicht glaubte, daß er die Flucht nähme. Also gewann er im Laviren das Meer von Malaga unter Begünstigung des Ostwindes, der immer stärker wehete: und als es schon Tag war, entdeckte er die feindliche Flotte, die im vollen Laufe und in Schlacht-Ordnung gegen ihn anseegelte.

Der Admiral Rooke commandirte hundert und achtzehen Schiffe von verschiedener Größe, und acht Gallioten, die er

auf den Flanken der ersten Linie stellte: im Mittelpunkte befand sich das engelländische Admirals-Schiff nebst einigen holländischen Schiffen auf seiner rechten Seite. Die zweyte Linie bestand aus vierzig Schiffen: die übrigen waren in der ersten gestellt. Der Graf von Toulouse setzte auch sogleich seine Flotte in Schlacht-Ordnung, und stellete von seinen hundert Schiffen nur sehr wenige in der zweyten Linie, weil sie von vierzig französischen und spanischen Galeeren unterstützt wurde, welche Befehl hatten, die beschädigten Schiffe aus dem Treffen zurück zu ziehen, und andere an deren Stelle hinzuführen. Der Graf wandte sich zugleich zur Rechten, damit der Wind ihm nicht gerad entgegen wehete. Der dem Winde entgegen laufende Strom verzögerte das Treffen, zu welchem man sich auf beyden Seiten in Bereitschaft setzte. Schon stauden die Flotten gegen einander, und ehe man das grobe Geschütz abzufeuern anfieng, hörte man die Trompeten und Pauken erthönen. Endlich gaben beyde Admirale fast zu gleicher Zeit das Zeichen, zum Angriff, und man fieng eine heftige Canonade an. Die Franzosen mußten anfänglich viel leiden, weil der Wind ihnen zuwider war: sie wurden stärker bewegt, und konnten daher keine sichere Schüsse thun. Die Engelländer hingegen, die weniger erschüttert wurden, weil sie den Wind im Rücken hatten, trafen weit sicherer: sie hatten überdieß eine hellere Aussicht, weil der Rauch ganz auf die Flotte des Grafen von Toulouse fiel. Dieser Admiral der an Mannschaft den feindlichen Schiffen überlegen war, zog seine Linie enger zusammen, und suchte sie zu ersteigen. Rooke aber, der dem Entern ausweichen wollte, erweiterte seine Linie, und begnügte sich seine Canonen abzufeuern, und als seine beyden Flügel durch die Stärke des Windes gegen die zweyte Linie der Franzosen getrieben wurden, schickte er ihnen Befehle zu, sich zusammen zu schließen, um einen halben Cirkel zu formiren, der sich weiter erstreckte, als des Grafen von Toulouse.

Der Graf, ungeduldig über die Dauer des Treffens, fiel mit Heftigkeit auf den holländischen Admiral: weil ihm aber der Wind fehlte, so feuerte er

nur

nur seine Lage von Canonen auf ihn ab.

Der rechte Flügel der Franzosen hatte viel gelitten: sobald aber die Galeeren die beschädigten Schiffe zurück gezogen, und andere wieder an ihre Stelle gebracht hatten, so wurde das Gefechte erneuert. Die Engelländer verstärkten ihren linken Flügel sowohl als die zweyte Linie, wodurch ihre Stellung ausgedehnter wurde, und nun waren fast alle Schiffe im Gefechte verwickelt, da auch die, welche am meisten beschädiget waren, nicht zurück weichen konnten. Der Wind, der den Franzosen entgegen wehete, verhinderte sie, die Feinde in ihrem halben Cirkel einzuschließen, ob sie es gleich, wie wohl vergebens zu bewerkstelligen suchten. Einige Bomben der engelländischen Gallioten fielen auf ihre zweyte Linie ohne große Wirkungen zu thun. Die heftige Bewegung der Wellen erlaubte nicht, ihnen eine bessere Richtung zu geben, gleichwohl war die Niederlage unter der Mannschaft nicht geringe. Mit Blut sah man das Meer gefärbt, die Schiffe überschwemmt. Alles erregte Schrecken, so gar die Luft, die durch ein so dickes Gewölke von Rauch verfinstert war, daß es schien, als wenn deswegen das Treffen aufhören müßte. Die Steuerleute strengten alle ihre Kräfte an, um die Linie in ihrer Stellung zu behaupten, besonders die Engelländer, die der günstige Wind gegen die französische Flotte trieb. Eben dieses wünschte nur der Graf von Toulouse um handgemein werden zu können: allein das Meer fieng so heftig an zu toben, und der Wind so gewaltig zu stürmen, daß beyde Flotten ihre Schlacht-Ordnung verloren. Der engelländische Admiral zog den Mittelpunkt seiner Linie zurück, ließ seine Flügel, die noch nicht viel gefochten hatten, zusammen stoßen, und band seine Seegel, damit er nicht am Lande scheiterte.

Der Graf von Toulouse, der eben diese Besorgniß hegte, und der Gewalt des Windes nicht wiederstehen konnte, lenkte sich um, und seegelte nordwärts. Die Nacht sowohl als diese Wendung, machten dem Treffen ein Ende. Der Sieg blieb also unentschieden. Den Franzosen waren in diesem Gefechte funfzehn hundert Mann getödtet. Nicht eines

von ihren Schiffen wurde in den Grund geschossen; alle aber hatten solche Beschädigungen erlitten, daß viele versunken wären, wenn sie nicht sobald in den Hafen von Malaga, der ihnen Nahe lag, hätten einlaufen können. Die Holländer verloren ein Schiff; die Engländer deren zwey. Einigen wurden ihre Masten weggeschossen, und fast alle waren beschädigt. Sie hatten achthundert Todte, aber weit mehr Verwundete. Mit dem Anbruche der Nacht hörete der Ost-Wind auf, und es entstand ein Süd-Wind, der um drey Uhr des Morgens stärker zu wehen anfieng. Den andern Tag erreichten die Engelländer durch starkes Laviren wider die Stelle, wo das Treffen vorgefallen war, welches die Franzosen nicht thun konnten, weil sie sich nahe am Lande befanden, und einen weitern Umgang zu nehmen genöthiget waren. Rooke stellte ohne Verzug seine Flotte wieder in Schlacht-Ordnung; weil aber die Franzosen nicht erschienen, eignete er sich den Sieg zu. Der Graf von Toulouse war nicht ferne. Diejenigen, die auf den engelländischen Schiffen Wache hielten, entdeckten seine Flotte in einer Entfernung von acht Meilen, und sahen, daß sie sich bestrebte zum Feinde hinzuschiffen: allein der Wind widersetzte sich ihrem Vorhaben. Eben dieser Wind nöthigte die Engelländer, die africanische Küste zu suchen; und nachdem er heftiger geworden war, hielten sie einen Kriegs-Rath, worinn sie den Entschluß faßten, das mittelländische Meer zu verlassen, und sich ihrer Sicherheit wegen nach Gibraltar und Lissabon zurück zu ziehen.

Die Franzosen jauchzten über diesen Rückzug, und eigneten sich den Sieg zu, weil sie keine andere Absicht gehabt hatten, als die Feinde wieder nach den Ocean zu treiben. Es erhoben sich viele Streitigkeiten über diese zweifelhafte Schlacht, und ob wir gleich alle dieserwegen herausgekommene Schriften gelesen haben, so getrauen wir uns doch noch nicht zu entscheiden. In Hamburg that man den Ausspruch zum Besten der Franzosen, weil sie nicht eher als bis nach dem Rückzuge der Feinde aus dem mittelländischen Meere im Hafen einliefen. Die Engelländer hingegen behaupteten, sie hätten

die

die Stelle des Treffens nicht verlassen, sondern der französische Admiral hätte sich zuerst von derselben weggezogen. Dem sey nun wie ihm wolle, so hat die Meynung der Hamburger diesen Zweifel noch nicht entschieden. Die beyden Admirale sowohl als die Anführer der Galeeren, zeigten in dem Gefechte eine unglaubliche Tapferkeit. Die französischen Galeeren commandirte der Marquis de Roye, die spanischen der Graf de Fuencalata; mit ihnen waren vereinigt die Galeeren des Herzogs von Tursis, die er selbst anführte.

See-Schlacht bey Lepanto oder Kurzolari. Diese wähle ich mir vor andern aus, weil in derselben verbundene europäische Mächte gegen die Türken, so gleichfalls von allerley Rheeden zusammen geschwommene Schiffe vorführeten, gefochten. Sie fochten in der alten Schlacht-Ordnung, die wir vermuthlich von denen Griechen gelernet haben. Sie hatten Hoch und Niederboord.

Die Beschreibung dieser Schlacht ist, kurz zu sagen, wie eine Tafel, worauf man die Art zur See, mit verschiedenen Schiffen zu fechten, auf einmal beysammen sieht.

Die Türken hatten Cypern inne, da Famagusta erobert war. Die Christen versammleten eine Flotte in Sicilien, die Don Juan von Oesterreich anführen sollte. Sie bestand aus zwey hundert und sieben Galeeren, sechs Galeassen und vier und zwanzig Schiffen Hochboords, so der Papst, Spanien, Genua, Venedig und Maltha zusammen stoßen lassen. Sie seegelten den sechzehnten September von Messina ab, zu zwanzig Galeeren war allezeit ein Hauptführer ernennet. Bey Cefalonia erfuhr man, daß der Feind mit drey hundert und siebenzig Seegel, als hundert und funfzig Gallioten, zwanzig Fusten und zwey hundert Galeeren den Meerbusen von Lepanto inne hätte. Die Christen waren entschlossen zu schlagen, und die Ordre des Großherrn, welche sein Admiral Ali in der Nähe der Christen, wie ihm aufgegeben worden eröffnete, besagte, er sollte den Feind angreifen und vertilgen. Don Juan reizte die Türken dadurch, daß er einige Galeeren bis an die Einfahrt von Lepanto vorrücken, und am Ufer Schaden thun

ließ, und lockte sie wirklich aus der Stellung; sie setzten sich am Gestade von Galanga. Den siebenten wollten sie die Christen überfallen, welche ihnen selbst entgegen giengen, sich aber doch hinter dem hohen Ufer von Kurzolari verborgen stellen konnten. Sie begaben sich in die Höhe in folgender Stellung. Erstlich vierzehn Galeeren in der Mitte, und gleich hinter ihnen achte im Vorzug. Dahinter in einiger Entfernung, das rechte Haupttreffen in zwey Linien, hinter welchen die drey Admirale, Don Juan, Venieri von Venedig und Colonna des Papsts folgten. Doria von Genua führete hinter ihnen zehen Galeeren zur Bedeckung dieses Treffens, hinter demselben war der Nachzug von dreyßig Galeeren in zwo Linien. Auf beyden Seiten der Schlachtordnung stand eine Galeasse. An diese Stellung wurden, wie in einem halben Monde, zween Flügel angehenkt. Auf jedem dieser Flügel, welche sich von der Reserve in der Krümme herumzogen, fuhren auch zwey Galeassen an der Spitze.

Der Türken Vorzug war von zwanzig Galeeren in zwo Linien, hinter ihnen der Admiral, das Treffen gieng wie ein halber Mond herum, die Galeeren zu drey Reihen in Schlacht-Ordnung hinter einander. Hinter diesen kam eine Linie von zwölf Galeeren, in der Mitte blieb eine Lucke. Hinter diesen Galeeren aber folgten drey Reihen im Hintertreffen. Die Seiten wurden mit zween Flügeln gedeckt, welche sechs Galeeren vorn breit standen, und immer wie ein Keil bis zu einer abnahmen.

Die Christen fiengen das Gefecht an. Die sechs Galeassen setzten sogleich in die feindlichen Galeeren, brachten sie in Unordnung und zertrenneten sie so, daß sie weichen mußten. Das Feuer welches sie auf sie machten, war, da sie in der Fronte standen, gefährlich, es wurde es aber noch mehr, da die Galeeren die Flanken gaben. Der andere Flügel der Christen gieng vor, trieb den Feind gegen das Land, und verhinderte den feindlichen rechten Flügel, sich, so wie er es vorhatte, herum zu ziehen. Barbarigo siegte hier, rennte verschiedene in Grund, und trieb andere aufs Land. Indessen gieng der türkische Admiral zwischen denen Galeassen durch, und traf, um ihren Feuer aus-

auszuweichen, schief auf den Don Juan. In dieser Stellung bekam er mit allen drey christlichen Admiralen zu thun; er fochte tapfer, und schickte eine Wolke von Pfeilen auf die Christen. Ihm wurden von allen Seiten neue Truppen zugeführet, welche aber vor der Artillerie fielen. Der andere Admiral, der ihm zur Seite angelangt war, verlor sein Steuerruder und rettete sich auf einem kleinen Fahrzeuge. Inzwischen wurde das Mitteltreffen von denen Reserven verstärkt. Die Türken wollten die Flotte von beyden Seiten einschliessen. Doria, welcher die zehn Galeeren hinter dem Haupttreffen führete, stellte sich ihnen entgegen. Da Ali sahe, daß er seinen Zweck nicht erreichte, machte er sich zwischen den christlichen rechten Flügel und das Haupttreffen, that Schaden, aber er wurde so zugerichtet, daß er nur mit einigen Galeeren davon kam. Die Verbundenen hatten also in fünf Stunden den Sieg auf allen Seiten erfochten. Das Meer war stille, und die siegende Flotte hatte sich gleich beym Stellen so gesetzt, daß ihr die Sonne nicht ins Gesicht kam. Die Galeassen hatten einen grossen Antheil an dem Siege. Die Galeeren bedienten sich ihrer Artillerie in der Ferne sehr wohl, sie schossen nie auf einmal, sondern waren in beständigem Feuer. Die Flügel und das Haupttreffen wurden von der Reserve gehörig unterstützt. Ein Flügel wurde an das Land getrieben; Doria deckte die Flanke gleich. Unsere Leute hatten wegen des mehrern Geschützes über die Türken, so wie durch ihr Feuergewehr Vortheile. Man bediente sich des Feuers gegen die Feinde sehr wohl, und so erfolgte ein vortrefflicher Sieg, welcher den Türken die Herrschaft zur See benahm, ob er solche denen Venetianern gleich nicht in dem Maaß wiederbrachte, wie sie selbige gehabt hatten. Der Verlust der Christen war stark. Man schätzte ihn gegen acht tausend Menschen, Soldaten, Ruderer und Seeleute. Den Verlust der Türken rechnet man auf dreyßig tausend Mann. Es wäre hier der Ort, einen Auszug aus dem Tagebuch des Kaisers Peters des Großen, eine Beschreibung eines neuen Gefechts von Galeeren im Jahre 1714. beyzubringen, der Raum

erlaubet mir nur, meine Leser darauf zu weisen.

Schlag. Heißt der Weg, welchen ein Schiff in einer Steurung zum laviren dicht am Wind macht, ehe es anders steuert oder umlegt. Man macht kurze und lange Schläge. Siehe Steuermanns-Kunst.

Schlag-Wellen. Sind die Wellen welche das stürmische Meer eine gegen die andere treibt und in die Höhe gegen das Schiff wirft, dadurch in einem Gefecht die untern Canonen oft unnütz werden.

Schlangen-Meer. Nennet man zuweilen den persischen Meerbusen, wegen der vielen Schlangen so der Regen vom Lande hineinspühlt.

Schlepp-Seil. Ist das Tau, dadurch die Schaluppe das Schiff nach sich ziehet.

Schleuße. Ist ein Gebäude, dadurch man Wasser aufhält daß es nicht ablaufen kann. Was nun Schleuße bey einem Mühlenbau und da bedeute, wo man Wasser sammlet um es wieder ablaufen zu lassen, wenn man es in hundert verschiedenen Absichten braucht, ist bekannt. Eine Schleuße, davon hier eigentlich die Rede ist, ist ein auf allen Seiten verschlossener Canal, der breit genug ist, daß ein Schiff durch kann, und so lang, daß drey bis vier hinter einander darinnen Platz haben. Der Eingang und Ausgang sind beyderseits mit Thorflügeln geschlossen. Wenn man die, so oben liegen, eröffnet, die untern aber verschließt; so steigt das Wasser in den Canal so hoch, als es oben stehet; alsdenn kann das Schiff einfahren. Kommt das Fahrzeug den Strohm herauf, so fährt es durch das untere Schleußenthor herein. Man schließt dieses zu. Das Wasser läuft zu dem oberen ein, und steigt so, daß man wieder aus, und über das Wasserbett oder den Wasserfall fortfahren kann.

Schlinge. Schiffer-Knoten. Bestehet aus einem dicken Tau, dessen beyde Enden zusammen gebunden worden. Der also entstandene Zirkel wird noch in der Mitte zusammen gezogen, so daß das Ganze die Figur einer 8 ausmacht. Vermittelst dieser Schlinge werden viele Lasten ins Schiff gehoben, besonders zwey Tonnen auf einmal, wenn man jede der doppelten Oeffnungen um eine Tonne leget.

Schmacke. Ein holländer Hochboord, ist der Schmale gleich, nur

nur mit dem Unterschied, daß diese letzte schmal genug seyn muß, durch die Schleußenthore bey Guda zu gehen, wo die Schmacken einen Umweg nehmen, weil sie nicht durchkommen. Sie haben beyde einen Mast ohne Korb, der ein Drittheil der Länge von vorn an stehet. In einigen Schmacken setzet man den Mast weiter nach hinten, um ihm ein größer Seegel zu geben, und alsdenn hänget er etwas nach vorn. Sie führen ein Boegspritt, sind flach am Kiel, hinten rund, und vorne weitbauchicht, im Gebäude kurz, das Verdeck hoch, das Steuer breiter und schwerer, als an andern Schiffen. Sie sind zwar eigentlich nur Binnenländer auf den Canälen, doch gehen sie bis nach Antwerpen und bis in die Ostsee.

Schmieten oder Halßen. Sind Seile, welche an die untern Enden des Schönfahr- und des Fockeseegels angeheftet sind. Sie dienen, die Seegel nach vorn aus zu ziehen. Wenn man im erfordern diese beyden Seegel von einem Boord gegen das andere bringen will, so läßt man die Schooten, welche sie nach hinten anziehen, nach, und haalet die Schmieten an.

Schnau. Eine lange Barke. Dieser Art Fahrzeuge wird in der nordischen Seegeschichte oft gedacht. In dem Feldzuge des Kaiser Peter des Iten gegen Schweden, war unter andern in der Eskadre des ersten eine Schnau der Schweden, die sieben und zwanzig Canonen, und darunter dreyzehn kleine mit Schrauben, einen Lieutenant und acht und funfzig Mann Equipage am Bodrd hatte. Sie und die Pleiter sind eigentlich niederländische Binnenländer, aber sie gehen auch bey diesem Seevolk oft ins Meer, sie sind allda lang und platt. Ihr Verdeck ist mit Lucken und niedrigen Gängen an beyden Boorden; die Seegel sind wie bey der Schmacke, aber größer.

Schnellen. Siehe Kielhalen.

Schocken. Man sagt ein Schiff schockt, wenn es von einer Seite gegen die andere wankt. Dieser Fehler kömmt vom schlechten Bau des Körpers, falscher Bemastung oder Schichtung, auch üblen Gebrauch der Seegel her. Dieses Schocken kann durch einen Pendel bemerkt und geschätzt werden, wenn es bey gewissen Beobachtungen oder beym Setzen des Gleichgewichts nöthig ist.

Schönfahr-Seegel. Ist das große Seegel am Mittelmast.

Schonen-Fahrer. Compagnie-Gesellschaft See-Kaufleute in Hamburg, so nach Norden handelt.

Schooner. Platte englische Schaluppen, zum Anlanden sehr bequem. Herr Banks sollte dergleichen abgebunden fertig auf seine zweyte Reise nach der Südsee am Boord nehmen.

Schooren. Sind die starken Stützen, welche das Schiff auf dem Stapel halten.

Schooten. Sind Seile an den Ecken der Seegel, vermittelst welcher man sie so stellet, daß sie den Wind fassen. Alle Seegel haben ihre Schooten, die von ihnen den Namen nehmen, Mars- Steuer- Schooten, große Bramseegel- Schooten ꝛc.

Schöpf-Schaufel. In den niedrigen Flußschiffen sind dergleichen in der Mitte an einem Galgen oder ins Kreuz gesetzten Stangen an einem Strick befestiget, um damit das eingedrungene Wasser über den Boord hinaus zu werfen. Ich wollte gern eine umständliche Beschreibung der Maschine sehen, mit welcher ein Mann, nach Archimedes Angabe, das große Schiff so Hiero an den Ptolomäus schenkte, so tief es war, reinigte.

Schreiber. Die Verrichtung des Schreibers auf dem Kriegsschiffe ist, ein Register oder Rolle über alles Schiffvolk, dessen Anzahl, Namen, Umstände, Geburtsort u. s. w. zu führen. Er verzeichnet ihren Abgang, läßt die Verlassenschaft beym großen Mast verkaufen, und berechnet die Einnahme. Er hält überdem ein Verzeichniß von allem Geräthe so eingeschafft und verbraucht wird. Er schreibet die Befehle des Capitains auf, und verlautbart sie durch Anheften an den großen Mast. Er verliest der Maadschaft den Artikelsbrief, kurz er thut das, was zum Dienst eines Schultheissen oder Auditeur gehöret. Seine Listen hält er stets in Ordnung, damit er sie bey der Heimkunft richtig abliefern kann. Diese sind desto weitläuftiger, da er in einigen Diensten jeden Canonschuß auf dem Schiffe berechnen, und überdem den Sold an die Maadschaft, wie ihn ihm der Capitain giebet, auszahlen muß. Dieser ist aber gelegentlich zu merken, auf der See nie mehr als ein Vierthel des Lohns, das übrige wird bey der Retour berechnet und

ausgezahlt. Auf den Werften und Holmen wo gebauet und geladen wird, sind verschiedene Gattungen von Schreibern, wie es die Umstände des Einkaufs, des Baues u. d. g. erfordern.

Schrick-Stangen. Siehe Staacken.

Schrodt-Säcke. Sind kleine leinene Säcke mit allerhand Cartätschen-Zeug und kleinem Eisen, zum Dienst der Stücke oder auch der Steinstücke gefüllt. In einigen Seedienſten ist es wegen des Schadens so die Stücke leiden nicht erlaubt, alles wie sonst geschehen, ohne Unterschied einzuladen.

Schule der Schifffahrt. In denen wohl eingerichteten Seestaaten sind allenthalben Schulen vor die Matrosen eingerichtet. Die Britten haben eine in Greenwich, wo vierzehn von den Söhnen der im Dienst gestorbenen Seeleute, welche alle vom Staat erzogen werden, ausgesucht, sechs Jahr lang erhalten und unterrichtet werden, bis sie stark genug sind, sich in Portsmouth in der praktischen Schule wöchentlich zweymal zu üben. Auf den Schiffen dieser Nation giebt es auch Schulen vor die Jugend, so sich dem Seewesen widmen. Von der Ecole in Frankreich, siehe Seestaat ꝛc.

Schute. Heißt eigentlich ein Kahn ohne Mast und Seegel, zum Uebersetzen über Flüsse. In der Ostsee aber giebt man diesen Namen auch einer Art Schiffe mit drey Masten ohne Körbe, die kurz und breit sind, vorn und hinten spitzig zugehen. Die Holländer legen ihn auch allen Fahrzeugen bey, welche stärker als gewöhnlich an Holz sind. Ferner den Schaluppen, die bey dem Seegel auch Ruder führen, oder auch nur Seegel haben. Eine Art davon sind die Treckschuten auf den Canälen, die von Pferden oder Menschen gezogen werden.

Schuten Hamburger. Ein Kahn, hundert und zwanzig Fuß lang, achtzehn in der Mitten breit, fünf Fuß hoch, ein Boord von vier Planken so vier Zoll dicke sind, ohne Rißboord, hat vorn einen Schnabel, und hinten eine Kajüte und breites Hintertheil. Sie fahren auf der Spree, Havel und Elbe.

Schut by Nacht. Ist ein Flaggen-Officier, der die dritte Abtheilung der Flotte oder die Arrier-Garde führet. In holländischen Flotten ist dieser Name ursprünglich üblich, und

von

von da in den schwedischen, dänischen, russischen und andere Dienste gekommen. Er hat in denselben die Sorge auf die Fahrt der Schiffe, besonders bey Nacht, weil seine Eskadre die Arrier-Garde hat. Nach der Schlacht bey Pultawa ließ sich Peter der Ite zum Schut by Nacht bestellen.

See. Eigentlich verstehet man hierdurch ein großes stehendes Wasser, welches rund herum mit Land umgeben. Man braucht es aber auch oft da, wo man Meer, Meerbusen, Bucht sagen sollte. Auf vielen wird Schiffahrt getrieben, und manche sind so groß, daß Hochboords darauf fahren. Besonders werden die Seen in Canada dereinst große Namen haben, sie sind ungeheuer, verdienen den Namen der Meere und hangen meistens zusammen.

See von Altin. In der großen Tartarey, der Oby gehet dadurch; heißt auch Kithay.

See, Amur- oder Meer. In der asiatischen Tartarey.

See. Bieler- In Rußland bey Bialoczero; er heißt auch der weiße See, ist zwanzig Meilen lang und zwey und zwanzig breit.

See. Baickal- Soll fünf hundert Werste lang, und zwanzig bis dreyßig, in andern Stellen aber nur funfzehn breit seyn. Er liegt in der unter russischer Bothmäßigkeit stehenden asiatischen Tartarey im woronesischen Gouvernement.

See. Balaton oder Platten- Großer See in Nieder-Ungarn, dreyßig Meilen lang; sonst Platten.

See. Blaue- So viel als die Assofische.

See. Boden- Zwischen der Schweiz und Schwaben, sechs bis sieben Meilen lang, der Rhein fließt durch denselben. Er vertheilet sich in den Uberlinger und den Zeller See.

See von Bolsena. Im Kirchen-Staat bey Viterbo.

See von Borno. Großer See in Nigritien, hänget mit dem Flusse Niger zusammen.

See. Bregenzer- Siehe Boden-See.

See. Comer- Ist in Welschland der größte, fließet zwischen der Schweiz und Italien, und gehöret zu Comasko, in welcher Provinz von Mailand die große Handelsstadt Como, so dem See den Namen giebt, gelegen ist. Sie ist zwey und zwanzig Meilen

Meilen lang, aber nicht sonderlich breit.

See. Drausen= In Preussen, hat seinen Ausfluß bey Elbing in das frische Haf, wird mit Booten und Losen befahren.

See. Erries= Großes Gewässer in Neu=Frankreich, durch welchen der St. Laurentfluß geht; soll bis hundert und vierzig Meilen lang seyn.

See. Faule= Bey Genitze in der krimmischen Tartarey.

See. Genfer= Hat seinen Namen von der nahe liegenden Stadt Genf, zwischen Savoyen und Pais de Vaud, seine Länge ist sechzehn, die Breite vier Meilen. Die Rhone fließt mitten durch.

See. Ghylanische= Siehe Caspisches Meer.

See. Harlemer oder Meer, bey Harlem, ist sechs Stunden lang, und eben den Stürmen, wie das Meer, unterworfen. Der König Friederich von Böhmen wäre beynahe darinnen, so wie sein Sohn, der wirklich blieb, ersoffen.

See. Huron= In Nord=America in Canada, hänget gegen Westen mit dem See Muhigan, und nordwestlich mit dem Obersee Lac superior zusammen.

See. Ilmen= Bey Novogrod, vierzig Werste lang und drey breit, nimmt viele Bäche in sich, und gehöret mit zu dem Ladoger Canal.

See. Ivan Ozera. Gehöret zum großen Canal, hänget sich mit den Flüssen Uppa, Occa, Wolopa ans Caspische Meer.

See von Kithay. Siehe Altin.

See. Ladoga= Zwischen dem finnischen Meerbusen und dem Onega See, er ist zwanzig Meilen lang, funfzehn breit, sehr feucht, und kann nur mit platten Fahrzeugen befahren werden. Dieses hat den Kaiser Peter den Großen veranlasset, an der Südwest Seite derselben einen Canal hundert und vierzehn Werste lang und siebenzig Fuß breit, unter der Aufsicht des Grafen von Münnich graben zu lassen. Auf des letztern Anreden läßt die jetzige Kaiserinn alles daran von Steinen bauen.

Leventin im Bartenlande.

See. Meeler= Großer See in Schweden, zwischen Upland, Westermannland und Südermannland, fünf und zwanzig Meilen lang und zehen breit, tritt bey Stockholm in die Ostsee.

See. Mexicanischer= Ist ein Salzsee an der Stadt dieses Namens, der zwanzig französische Meilen im Umkreise hat. Auf diesem See wurde der letzte Auftritt von dem mexicanischen Monarchen gespielt, der auf demselben vom Cortes gefangen ward. Dieser hatte auf dem See Brigantinen, welche weit vom Ort abgebunden, und sodann aufgetakelt wurden.

See. Mittelländische, s. Meer.

Onega. Zwischen der Ladogasee und dem weißen Meer. Mit der ersten hänget sie durch den Fluß Sevir zusammen, ist hundert und achtzig Werste lang und achtzig breit. Peter der Große fieng an, ihn durch einen Canal von hundert und vier Werste Länge, siebenzig Fuß Breite und eilf Fuß Tiefe, mit dem weißen Meer zu verbinden, so wie er es mit dem Ladogersee schon ist, dadurch also die Ost=See, vermöge des finnischen Meerbusens, mit der weißen See zusammenhängt.

See. Pleskovischer oder Peipus= Großer See zwischen Schweden und Rußland bey Pleskow. Auf diesem sind verschiedene Begebenheiten zwischen den Nachbarn mit ihren Fregatten vorgefallen.

See. Pejende= In Finnland, hat mit dem finnländischen Meerbusen, vermittelst des Flusses Kimmene, Gemeinschaft, und ist zwanzig schwedische Meilen lang.

Nord=See. Siehe deutsches Meer; wird auch cimbrisches Meer genannt.

Ontario. Im Lande der Irokesen, ist sehr groß, hanget mit dem Erriessee und dem Huronsee durch Flüsse und Lachen zusammen.

Ost=See. Ist ein großer Meerbusen des nordlichen Oceans, welcher durch den Sund und die beyden Belts aus dem Categat einfließt. An seinen Ufern sind Dänische, Schwedische, Deutsche, Preußische, Curische, Liefländische und Russische Küsten. Sie macht drey kleinere Meerbusen, als den Finnischen, Bothnischen und Liefländischen. Die Dwina, Memel, Weichsel, Oder, fallen in selbige. Sonst Baltisches Meer.

Süd=See. Stilles Meer.

Süder=See. Ein Meerbusen der Nordsee, welchen die Küsten von Holland, Utrecht, Gelderland, Oberyssel, Friesland umgeben. Er ist vermuthlich, wie andere kleinere Ergiessungen in dieser Strecke, von gewaltsa=

men

men Einbrüchen des Meeres entstanden. Auch Zuidersee.

Wan. Großer See in Turkomanien, dreyßig geographische Meilen lang.

Wener-See. Landsee in Westgothland, dreyßig Meilen lang, funfzehn breit, hänget durch die gothische Elbe bey Gothenburg mit dem Categat zusammen.

West-See. Heißt das deutsche Meer, in Rücksicht auf die Ostsee.

Zayre oder Zambre. Großer See in Abyßinien, daraus der Fluß dieses Namens entstehet, bis Congo hinaus, wo er sich sehr weit ins Congische Meer ergiest. Auf der See liegen zwo Inseln, darauf Zawede und Zambre erbauet worden.

Zürcher See. Im Canton dieses Namens, fünf und zwanzig Meilen lang und fünfe breit.

See-Akademie, oder Navigations-Schule. Heißt eine solche, wo junge Edelleute in den zur Marine gehörigen Wissenschaften und Kemtnissen unterrichtet werden. Dieses geschiehet auf des Staats Unkosten, unter der Aufsicht eines alten See-Officiers, dergleichen sind in Coppenhagen, Cadix, in Frankreich, Petersburg und andern Orten mehr.

See-Brief. Wenn Kauffahrer in See gehen, so nehmen ihre Schiffer Seebriefe, Pässe von dem Ort ihrer Abfahrt, vom Magistrat oder anderer Obrigkeit desselben, damit sie dadurch bezeigen können, wo sie her sind. In denselben sind der Name des Schiffers, des Schiffes, seine Größe und Rheder benannt. Alles dieses muß der Schiffer beschwören können. Die Kaper und Armateurs haben ihre Pässe, Erlaubnisse und andere Zeugnisse von der Regierung und Admiralität, wo sie her sind. Diese Seebriefe fordert der stärkere zur See ab. Die Schiffer nennen es Konnossements.

See-Charten. Unter dem Artikel Charten haben wir schon verschiedenes, so hieher gehöret, vorgetragen; hier wollen wir sie auf einer andern Seite betrachten, und jenen Artikel besser erhellen.

Der Prinz Heinrich von Portugall, welchem die Schiffahrtskunst so vieles zu danken hat, ist auch der Urheber der Seecharten. Die vom festen Lande, so älter, waren dem Schiffer zu seinem Gebrauch unschick-

unschicklich. Der Prinz und seine Mathematiker, Joseph und Roderich sahen dieses, und erwählten zum Vortrage in den Seecharten folgende Methode. Man stellte sich in Gedanken vor, daß die Parallel-Zirkel, wie sie auf der Erdkugel erscheinen, biegsame Faden wären, die man ausziehen könnte, und daß die Meridiane hingegen nur biegsam wären. Man stelle sich ferner vor, daß die ganze Fläche der Halbkugel ausgebreitet, und die Meridiane zu geraden und parallelen Linien würden, so würde diese Fläche ein länglich Viereck vorstellen, dessen Länge dem Aequator, die Breite einem halben Meridian gleich. Diese zuerst gebrauchten Seecharten nennete man platte, man machte sie aber so, um die Fahrt des Schiffers in gerader Linie darauf tragen zu können. Sie würde krumm geworden seyn, wenn man die Meridianen und Parallelen, wie auf den Landcharten, gekrümmt oder schief gegen einander vorgetragen hätte. Sie haben bey allem dem einen doppelten Fehler, einmal ist auf selbigen das Verhältniß der Grade der Parallelen und Meridiane gegen einander nicht beobachtet, sondern sie sind immer gleich, ob sie gleich immer mehr, je näher man gegen die Pole kommt, von einander abgehen. Daher muß die Estime auf denselben, in schiefen Strichen sowohl als denen Fahrten, die West und Ost sind, unrichtig werden. Es ist wahr, die Seefahrer haben eine Methode, diesen Fehler durch gewisse Reduktionen abzuhelfen, aber sie ist mühsam und nicht genau genug. Der zweyte Fehler ist dieser; der Strich den man von einem Ort zum andern ziehet, ist falsch, außer wenn diese unter einer Parallele oder Meridian liegen. Man setze zween Oerter, einen unter dem Aequator und dem ersten Meridian, den andern in der Breite von neun und achtzig Grad, mit neunzig Grad Länge, so würde die Fahrt, welche man dahin zu halten hätte, fast der Meridian selbst seyn. Wenn man den Strich aber nach der vorigen Methode berechnen wollte, so würde man einen fast rechten Winkel finden. Dieser Fehler ist jedoch bey den Schifffahrten weniger gefährlich, weil die Schiffer selten in ihrer Fahrt nur einen und denselben Strich halten.

Digitized by Google

halten. Die verschiedenen Hinderniſſe ſo ſich auf dem Meere finden, als die Küſten, Inſeln, Bänke, Scheeren u. ſ. w. nöthigen ſie, ihre Fahrt in viele kleinere zu vertheilen. Der Fehler ſelbſt iſt aber, je kleiner dieſe Stücke des Weges ſind, auch unbeträchtlicher, und man ſchreibt bey ihnen dieſe Abweichungen ſo gerne den Strömen oder Abfällen zu, daß man es den Charten nicht einmal, ſo oft ſie es verdienen, Schuld giebt. Der berühmte niederländiſche Geograph, Merkator, hatte den erſten Fehler bemerket, und war auf die Gedanken gekommen, daß man die Grade der Meridiane, je weiter ſie vom Aequator abgehen, größer machen müſſe. Man fand es genauer, nämlich, daß wenn der Meridian in kleine, etwan zehn Minuten große Theile zerlegt würde, ſo müßten dieſelben in dem Verhältniß gegen die Pole zu wachſen, wie die Seekanten der Breiten. Die Mathematiker haben dieſes Verhältniß bearbeitet, und mit der Hülfe der Infinitefinal-Rechnung, Tafeln verfertiget, nach welchen ſich diejenigen, welche Seecharten verfertigen, richten können.

Dieſe ſind ohne jene Fehler; man heißt ſie reducirte oder auch mit wachſenden Graden, und ſind 1630 bey den Schiffern in Gebrauch gekommen, wie einige wollen bey den Diepern zuerſt.

Die Theile des Landes welche auf dieſen Charten vorgetragen werden, wachſen freylich immer gegen die Pole, und daher hat ihre Figur nicht die wahre Geſtalt. Jedoch daran iſt hier wenig gelegen, da ſie richtig führen. Die Windſtriche werden auf derſelben, wie ſonſt, in gerader Linie gezogen, und dieſe zeigen den Winkel, wo ſie den Meridian durchſchneiden, richtig an. Auch die Weiten der Orte von einander werden richtig vorgeſtellet, man muß ſich aber, um ſie zu meſſen, des Bogens vom Meridian bedienen, welcher zwiſchen den beyden Parallelen iſt.

See-Meilen. Die Weg Maße ſind zur See nicht ſo ſehr verſchieden als zu Lande. Man kann überhaupt merken, daß man auf einen Grad des Aequators rechne, funfzehn deutſche und zwanzig niederländiſche, engliſche und franzöſiſche Meilen.

Seemanns-Fuß. Der Holländer sagt (Zee Vooten ond Handen.) Schiffer-Hände und Füße. Ein Mann hat einen Seemannsfuß, wenn er sich während dem Schocken aufwärts halten und gehen kann. Es ist dieses ein Zeichen, daß er schon mehrere Reisen gethan. Sollte dieser Fuß nicht etwan in einem Lande zu Hause gehören? Man legt diesen Beynamen einem Manne bey, der die Strapazen ertragen kann, und Erfahrung der See hat.

See-Rechte. Sind die Gesetze, nach welchen in den Vorfällen auf der See geurtheilet wird, sowohl was die Schifffahrt zur Fischerey und Handlung, als auch im Kriege betrifft. Die Quellen daraus sie entstehen, sind freylich zuerst das natürliche Recht, aber nach der künstlichen Rechtsgelehrsamkeits-Berechnung, kommt es nur zuletzt in Betracht, wenn man nämlich in dem Flickwesen, und über einzele Fälle gegebenen Verordnungen, und davon in verschiedenen Ländern und sehr veränderlichen Umständen zusammengestoppelten Seerechten nicht mehr Entscheidungen findet. So lange man aber über Vorfälle zu Lande nach gleicher Richtschnur Urtheil spricht, wird es wegen der Seesachen auch nicht anders seyn. Es ist mein Beruf nicht, das Widersinnische davon zu untersuchen, und die betrübten Umstände der Justitz, die so schwankende Pfeiler hat, die täglich mehr zweydeutige Dienste thun, anzuführen. Ich muß nur historisch reden.

Diese Quellen sind nun die Grundgesetze oder Verordnungen. Grundgesetze sind denen Rechtsgelehrten auch hier, welche sich zum wenigsten herpassen, nämlich erstlich die von Constantin Harmenopolus, hundert und sieben und zwanzig Jahr nach Christo edirte, und ein Mandel Jahrhundert vorher gegebene rhodischen Gesetze, welche die Römer zuerst annahmen, da ihr Seewesen ohne gehörige Einrichtung unter den Bürgermeistern war; die Verordnungen aus dem Theodosianischen und Justinianischen Gesetzbuch. Ich möchte wissen, was diese über die Conserve, den Sclavenhandel, die Etablissements in Indien, über die Fischereyen sagen könnten. Eine andere nähere aber, mir deucht trübe Quelle, ist das sogenannte Libre Consolato del Mare in Spanien. Unserm Clima angemes-

gemessener, um mich mit guten Schriftstellern auszudrücken; und um ein paar hundert Jahr neuer ist das Wasser- und Seerechtbuch von Wisby, und die im dreyzehnten Jahrhundert gegebenen Oleranischen Seegesetze. Jene Antiquitäten aus der Wasserwelt, können die Neugierde der Alterthumforscher sehr artig beschäfftigen; sie können noch lange fortfahren zu streiten, ob die rhodischen Gesetze in ihrem authentischen Originale vorhanden oder nicht. Nützlicher muß es vor die seyn, welche dereinst in Seesachen mit Ruhm gebraucht werden wollen, wenn sie die letzte Gattung der in der Rechtsgelahrheit der See sogenannten Grundsätze, die hansischen Seegesetze studieren. Sie wurden 1597 entworfen, und 1614 zuerst durch den Druck bekannt, unter dem Artikel, Schiffs-Ordnung und Seerechte der Erbaren Hansee-Städte.

Ferner rechnen die Rechtslehrer zu den Quellen, ihnen aber vielleicht nicht so einträglichen Quellen, die einem Lande eigenen Verordnungen. Diese werden freylich größtentheils verfertiget, indem man die Gebräuche, Anordnungen und Gesetze anderer Nationen, auch jene angeführte, auf die Beschaffenheit des Landes davor sie gegeben werden, schlecht oder gut anwendet. Wir haben die Lübischen, Hamburgischen, Dänischen, Schwedischen, Preussischen und Russischen Seerechte, und die Parlaments-Acte vom Jahre 1660 unter Carl dem Iten, welche einen großen Einfluß, nicht nur in das englische Seewesen hat, nicht nur ihre Natur geändert, sondern auch dem Aufkommen der übrigen Seefahrenden keinen geringen Widerstand gethan, dabey aber den Geist verräth, mit welchem diese Insulaner alle übrige Seefahrende ansehen.

Ferner gehören zu den Seerechten die Octroyen, welche, wie wir unter dem Artikel angeführet, eigentlich nur zum Begränzen der Handelsfreyheit des übrigen Theils der Nation zum Vortheil eines andern dienen können.

Nach diesen Gesetzen, welche in einem Lande angenommen werden, beurtheilen dessen Seegerichte oder Admiralitäten die Rechtssachen, so im Seewesen vorfallen. Zum Beyspiel, Engelland hat ein Admirals-Gericht (Court of Admirality) in welchem ein Rechtsgelehrter

des Civilrechts (Civil Law) nach diesem Gesetze in Rechtssachen und Verbrechen urtheilet. Er steht unter dem Ansehen des Admirals, dessen Gerichtsbarkeit sich so weit erstrecket, als die See bey der Fluth anspühlt. Ueberdem bedienet sich dieses Gericht besonders der Seerechte von Rhodus und Oleron. Jene waren von den Rhodisern zusammengetragen, und schon von den Römern angenommen worden. Die von Oleron hat Richard der Ite, der Aquitanien und Oleron besaß, auf dieser Insel heraus gegeben. Eduard der IIIte hat sie vermehret. Unter diesen Gesetzen ist eines welches befiehlt, den, der einen andern am Boord entleibet, auf den Todten zu binden und in See zu werfen. Tödtet ein Seemann den andern zu Lande, so soll er auf den Todten gebunden und mit vergraben werden. Der, so das Messer gezuckt und Blut vergossen, soll die Hand verlieren; der, so schimpft, vor jedes Schimpfwort eine Unze Silber geben. Der, so Diebstahls überführt worden, sollte am Wirbel beschoren, hier mit heißen Pech berieben, und Federn darauf bestreuet, und in diesem Zustande am ersten besten Ort an Land gesetzet werden.

Andere Nationen, besonders die nordischen, haben die wisbyschen Seerechte angenommen, eine jetzt dem Namen nach bekannte, vormalig aber große Seestadt in Gothland. Sie sind allda zu der Zeit gestellet, als sich die Stadt an Heinrich dem Löwen ergeben, unter dem Titel: Waterrecht, dat die Koplude en de Schippers gemaakt heben tho Wisby. Hieher gehöret die dritte Art solcher Seerechte, die Lübeckischen oder Lübischen, welche die Hansa 1597 durch ihre Abgeordnete entwerfen ließ.

Nach dem Seerecht, wie es die Schule annimmt, beurtheilet der Rechtslehrer auch oft solche Fälle, welche nicht vor sein Gericht zu gehören scheinen. Als zum Beyspiel, ob ein genommenes Schiff neutraler Ration eine gute Prise sey, oder wieder gegeben werden müsse, welches, wie es billiger wäre, von beyden Höfen ausgeglichen werden sollte. Die Verträge der Seefahrenden Mächte allein, können hier die Kraft des Gesetzes haben, so lange alle Staaten als Souveraine, ohne einer vom andern abzuhängen, bestehen. Das Seevolk hat ferner seine Gebräuche,

bräuche, und diese sind ihrer Natur nach entweder so beschaffen, daß sie mehrere verbinden, wenn sie von solchen angenommen werden, oder sie verbinden sie so viel, als das Etiquette des Doge von Venedig den Hof in Petersburg.

See ein. Heißt vom Lande ab, höher in die See.

See einstechen. Heißt den Kurs antreten, abfahren.

Seegel. So nennet man leichte, dünne, und von elastischem Zeug gemachte Flächen, welche an die Masten vermittelst großer Stangen aufgehangen, den Wind fassen, ihn aufhalten, und das Werkzeug sind, wodurch er das Schiff beweget. Der Gebrauch der Seegel ist sehr alt; man schreibt ihre Erfindung dem Dädalus und Ikarus zu, und daher soll die Fabel der angesetzten Flügel herrühren. Einige Schriftsteller erklären die Fabeln vom Aeolus, Dädalus und Ikarus im Ernst durch die Erfindung der Seegel. Der Windgott ist, sagen sie, der erste, welcher die Winde durch Seegel gefangen, und zum Fortbringen der Fahrzeuge angewendet hat. Das Mährchen vom Dädalus ist nicht herzu zu ziehen, denn vor ihm war Theseus schon mit schwarzen Seegeln aus Creta zu Hause gekommen. Vielleicht haben Dädalus und Ikarus sich durch eine neue Erfindung vom Seegelwerk oder auch durch ihre vorzügliche Geschicklichkeit, Seegel-Schiffe zu regieren, da sie dem Minos entwischten, dieses Andenken erworben.

Da der Gebrauch des Leinenwebens, dadurch unsere heute gebräuchliche Seegel entstehen, ziemlich spät gemein geworden, so finden wir Spuren von verschiedenen, in gleicher Absicht vom Alterthum gebrauchten Materialien, wie wirklich jetzo noch in China, Indien, auf der Südsee u. s. w. Die Griechen sollen sehr früh leinene Seegel gehabt haben, weil Homer des Telemach seine weiß nennet. Freylich seiner Frau Mutter Majestät webeten vermuthlich auch. War es Baumwollen, Hanf, Leinen, dieses mögen gelehrtere Rostrale untersuchen. So viel ist gewiß, daß die Schiffer Matten und Felle wie die Gallier gebraucht, Blätter in dieser Form zusammen gelegt, und durch Späne mit einander vereinigt. Daß andere gespaltenes Rohr, und noch andere Stroh,

in Gestalt der Seegel ausgebreitet haben. In den Ländern wo häufiger baumwollen Wuchs ist, wie in einigen Provinzen der Türkey und dem östlichen Indien, macht man sie noch heute davon, entweder allein, oder mit Hanf und Flachs vermengt. An den meisten europäischen Schiffen sind die leinenen von starken Flachsgarn vorjetzt die gewöhnlichsten. Diese Leinwand wird besonders dazu verfertiget, und sehr dicht gemacht. Man findet in der Geschichte, daß die großen Herren mit den Seegeln auf ihren Schiffen eine große Pracht getrieben. Ohne die Schrift über das, was sie von den Tyrern sagt, anzuziehen, gedenke ich nur der Purpur farbenen kostbaren Seegel auf des Antonius und Cleopatra Galeeren, und der sehr kostbaren an denen zur Lustreise gebauten Fahrzeugen der Kaiser Roms und Constantinopel. Auch in spätern Zeiten erzählet man von Seegeln der Flotte Heinrich des IIIten in Frankreich, die von Goldstück gewesen, wo anders dadurch nicht allein Flaggen zu verstehen sind. Die Seegel werden in Betracht der Stellung in die Obere und Untere abgetheilet. Man glaubt insgemein, die Alten hätten keine Obere geführet, aber die besten Schriftsteller widersprechen, und man kann aus denselben den zweyten Uebersätzen einen Platz einstreiten. Diese Verschiedenheit der Stellung hat ihren Nutzen, wovon wir nur einen anführen wollen. Wenn das Schiff auf der Rheede ist, kann eine Anhöhe, Wall und Wald des Ufers den Wind von den niedern Seegeln abhalten, und gegentheils in die Obern stoßen. Es giebt in der Schifffahrt Fälle, wo man allein die Obern brauchet. Die Ordnung erheischte vor die Seegel bestimmte Namen, sie erhalten sie von den Masten daran sie geführet werden. Wir wollen sie anführen, wie sie auf einem großen Schiffe wehen. Der große Mast hat drey; sie heissen von unten zu rechnen, erstlich das große Schönfahrseegel, über ihm ist zweytens das große Marsseegel, und ganz oben drittens das große Bramseegel; letzteres kann ein Oberseegel heissen. Der Fockemast hat zuweilen auch drey Seegel, als erstlich das Focke, zweytens das Vor-Marsseegel und drittens Vor-Bramseegel. Der Besaan hat

nur

nur zwey, als erſtlich das Beſaan, und zweytens das Kreuzſeegel, welches dreyeckigt iſt. Das Boegſpritt hat zwey Seegel, erſtlich die Blinde, und zweytens die Oberblinde. Der oben angeführte Unterſchied iſt von ſelbſt nach dem, ſo ich vom großen Baum geſagt, verſtändlich. Die Oberen hält man überhaupt, außer dem obigen zum geſchickteſten, ein Schiff fahren zu machen. Sie ſind aber auch zum beſchwerlichſten, ſowohl aufzuziehen als herunter zu laſſen, drücken dabey das Schiff durch den Wind nach vorne oder auf die Seite. Sie ſind alle oben ſchmäler als unten, werden durch die Raabänder an die Stangen, und mit ihren Winkeln unten an die Raan der untern Seegel befeſtiget und ſo ausgeſpannet, daß der Wind, wenn er hinein bläſt, eine mäßige Hohlung darinnen mache, und nicht eine platte Wand treffe. Ihre Größe betreffend iſt zu merken, daß das Seegel, wie geſagt, oben etwas ſchmäler als die Raa iſt, daran es geſchlagen werden ſoll. Die Länge iſt insgemein, dem Maſt daran es hänget gleich, das Schönfahrſeegel ausgenommen, denn wenn der große Maſt hundert Fuß lang iſt, ſo iſt die Länge oder Tiefe nur fünf und funfzig, weil es nicht bis aufs Verdeck reichen darf. Die Breite der Seegel richtet ſich nach der Länge der Raa, und dieſe haben ihre gewiſſe Maaße nach dem Verhältniß mit der Höhe des Maſts, der Laſt des Schiffs, ſeiner Länge und Breite ꝛc.

Die Seegel werden ferner in Vor- und Hinterſeegel unterſchieden, jene ſind die vom Boegſpritt und vom Fockemaſt, dieſe vom großen und Beſaan. Die hintern können den vordern leicht den Wind nehmen, wenn man vor Wind iſt. In der Flotte beſtimmt der Anführer, nach dem Verhältniß der Geſchwindigkeit der Schiffe, ob dieſelben alle Seegel beyſetzen können oder nicht, weil ſonſt im erſteren Falle die ſchlechtern Seegler nicht mit kommen würden. Die Schiffe der Alten hatten eigentlich nur einen Maſt, und oft nur ein Seegel daran. Inzwiſchen führete jedes ein Nebenſeegel zum Abwechſeln, welches kleiner als das gewöhnliche war, und bediente ſich deſſen bey hoher und ſchwerer See und beym Gefecht. Zuweilen wurden, wenn die Schiffe groß waren, zween Antennen angebracht,

bracht, und die ungeheuren Fahrzeuge des Antigonus und Demetrius hatten drey Seegel über einander, welche bey denen zum nöthigsten scheinet, deren hohes Casteel den untern Wind auffieng. Man hatte den Gebrauch, die Seegel verschiedentlich zu färben, ich habe der Purpur farbenen des Antonius erwehnet, ich führe die grünen der Britten an, und bemerke, daß die verschiedenen Farben der Seegel in der Flotte zum Kennzeichen der Eskadren gedient haben, zum Theil so, wie bey uns anjetzt die Flaggen.

Unter dem Worte Seegel verstehet man oft ein Schiff, als wenn man sagt, eine Flotte von achtzig und hundert Seegel.

Seegel alle beysetzen. Heißt so viel Seegel ausspannen als das Schiff leiden kann.

Seegel einbinden. Heißt dieselben völlig einrollen, und mit Stricken an die Raa befestigen.

Seegel entschlagen. Heißt sie an den Wind richten, wenn man abfahren will.

Seegler, gute Seegler. Ist ein Schiff, so das Wasser gut schneidet, gut seegelt. Wir haben anderwärts davon geredet.

Seegel beschlagen. Heißt sie in ein Bündel zusammen rollen und oben an die Raa befestigen.

Seegel. Bey- Es sind derer zweyerley. Die erste Art wird unten an das Schönfahr-Seegel nach dessen Breite befestiget, die von der andern aber, werden an die hervorragenden Enden der Raan angeschlagen, und vergrößern die Seegel in der Breite. Siehe Banneten und Bey-Seegel.

Seegelfertig machen. Heißt alles an einem Schiffe anschicken, um abzufahren. Ein Seegel ist fertig, wenn es dem Wind entgegen gestellet wird, beschlagen aber heißen die Seegel, wenn man sie zusammen rollet und in ein Bündel bindet.

Seegel-Meister. Wird auf dem Schiff besonders zu Besorgung des Seegelwerkes gehalten. Er muß die so im Gebrauche sind alle Quartier beschauen, kein Loch darinnen leiden, sondern sie so gleich flicken. Die vorräthigen Seegel sind auch unter seiner Aufsicht, er muß sie nicht zu Schanden gehen lassen. Allezeit ist er mit Leinwand, Bindfaden, Nadeln und Drahten versehen.

Digitized by Google

Seegel, Englisch. Ist eines so fast wie ein Rhomboides aussiehet, die Stange macht die Diagonal, wird auch Einer-Seegel genannt.

Seegel-Fock. Sind dreyeckigte Tücher, so zwischen Masten gespannet, den Seiten-Wind zu nehmen dienen, es sind zwey Arten, der Stag-Fock und der Lul.

Seegel-Galeeren. Die Verschiedenheit dieser Seegel, von denen auf den Hoch-Boords erfordert, wenn wir einige Deutlichkeit suchen, einen besondern Artikel. Unter dem Worte Seegel-Stange beschreiben wir ihre Länge. Jeder Mast der Galeeren hat nur einen Seegel, aber man hat deren verschiedene in Bereitschaft, die nach Beschaffenheit der Umstände immer an dieselbe Antenne angeschlagen werden, sie sind alle von einer Figur nur kleiner und größer. Wenn man seegeln will, wird die Antenne bis auf die Bänke herunter gelassen, und die Ruderer fangen an das Tuch anzubinden. So wie sie damit fertig sind, wird das Ende in die Höhe gezogen, so daß das schwerere der Stange auf der rechten Seite am Fuße des Mastes ist, wenn das linke in die Höhe neben dem Maste vorraget. Dieses Seegel ist außerdem, daß es an der Stange gehörig befestiget, noch mit Meer-Binsen eingereifet, man ziehet die Stange auf, stellet sie wie man will, und ziehet alsdenn die Schnürchen oder das Saum-Seil an dem Ende des Seegels stark herunter, dadurch werden die Binsen zerrissen und die Seegel ausgespannt. Die Antenne bleibt übrigens beständig an dem Maste, und da keine Wand auf der Galeere ist, so steigen die Matrosen nicht zu bequem, vermittelst knotichter Seile herauf, wenn etwas allda zu verrichten ist. Die Antennen müssen jedesmal auf die Galeere niedergelassen, und das obengedachte auch alsdenn wiederhohlet werden, wenn man ein anderes aufspannen will. Beym Gefechte braucht man die Vorsicht, das Tau, womit die Antenne am Maste hanget zu verdoppeln, auch wohl Ketten dazu zu brauchen, denn sie würde, wenn sie herunter fiel, die Galeere in den Grund schlagen, wenigstens viele Menschen beschädigen. Bey dem Gefechte der Galeeren werden die See-

gel eingeraffet, und bey denen Hoch-Boords, die untern insgemein, so daß sie die obern beybehalten um damit zu manövriren.

Seegel Lateinisch. Ein dreyeckigt Seegel.

Seegel lose. Wenn die Schooten mit Willen oder sonst los sind, so flattert ein loses Seegel wie ein Pannir.

Seegel nässen. Heißt es mit Wasser begießen, damit es der Wind besser fassen mag, solches geschiehet mit gewissen schmalen Schaufeln.

Seegel, oberst Bram. Ist ein Seegel, welches noch über den Bram-Seegel wehet, nur auf gar großen Schiffen im Gebrauch, wiewohl von schlechten Nutzen, weil es den Mast nach forn biegt.

Seegel-Raa. Heißt das, welches, wie gewöhnlich viereckigt geschnitten worden.

Seegel Stag- Ist ein Seegel, welches am Stag gespannet ist.

Seegel-Stange. Sind runde Hölzer, welche die Seegel tragen. Siehe Raa.

Seegel streichen. Heißt die Raaen von dem Mast herunter fallen lassen. Siehe Streichen.

Seegel-Tuch. Heißt die Leinwand, davon die Seegel gemacht werden. Sie ist sehr fest geschlagen, und wird aus hanfenem Garn allein gemacht, zuweilen wird auch flachsenes Werg dazu genommen. Da denn das Hanfene oder Flächsene zum Aufzug, das Wergene zum Einschlagen dienet. In und bey Lübeck werden jährlich, viele tausend Stücke Seegel-Tuch gemacht, und nach Engelland, Holland und Spanien verschickt. Ehe diese Stücke aber versendet werden, so besichtiget sie ein dazu bestellter Mann, den man den Leinen-Meister nennet, der sie mißt. In Bengala macht man Seegel-Tuch, aber es ist von Catton. Diese Fabrike wäre für solche Ländereyen, wo man stets über den Mangel von Arbeit klagen höret, einzuführen. Denn solch Garn als hierzu gebraucht wird zu spinnen, ist der bettlende Junge, und der halblahme Greiß fähig.

Seegel. Vorder- Sind die am Focke und Boegspritt.

Seegel-Wasser. Ist ein Seegel, welches die Schiffer an den Hintertheil ins Wasser hangen, dadurch die Fluth oder Strom das Schiff treibet, welches dabey besser im Gleichgewicht bleibet und nicht schocken

cken kann. Oft deckt man ein Leck dadurch.

Seegel-Werk. Ist alles, was zu den Seegeln des Schiffes gehöret.

Seegel-Wirkung. Die Hinter-Seegel bringen das Schiff an den Wind. Wenn man also beym Vor-Wind und Breit-Wind steuern will, muß man das Schönfahr und Besaan-Seegel kürzer machen. Wenn das Schiff bockt, die Nase senkt, so dienen die Vorder-Seegel, wenn es sich nach hinten senkt, sind die Hinter-Seegel im Spiel. Die Vorder-Seegel sind beym Vor-Wind zu wenden dienlich, die Hinter-Seegel dienen an den Wind zu kommen. Die obern Seegel, welche wie bekannt an die untern Seegel angeschlagen werden, thun eine bessere Wirkung als die untern, welche sich sehr einbiegen, und statt nur nach dem Winkel, den der Curs mit dem Kiel macht, zu wirken, zum theil mehr ab, zum theil gar die Queer treiben.

See-halten. Heißt sich von den Ufern und Rheeden entfernt halten, oder auch überhaupt in der See seyn.

See-Krankheit. Ist eine Krankheit, welche die, so nicht der See gewohnt sind, ausstehen müssen, sie bestehet in einer Art von Mattigkeit, worauf das Erbrechen nach der Leibesbeschaffenheit stärker oder schwächer erfolgt. Einige Personen sind ihr gar nicht, andere etwas in der unruhigen See, andere beständig unterworfen. Auch dieser beschwerliche Umstand vor den Seefahrer, hat die Aufmerksamkeit der Naturforscher nicht genug beschäfftiget; man hält sie sehr witzig vor den Tribut, den er der See bezahlen muß, aber dieser erschöpft zuweilen seine Kräfte, so daß er sich der See-Reisen begeben muß. Man hat einige Mittel vorgeschlagen, als See-Wasser trinken ꝛc.

See-Räuber. Sind diejenigen, welche auf dem Meere, ohne im Dienste einer Macht zu seyn, im Kriege und Frieden Schiffe wegnehmen, oder auch landen und plündern. Ihre Namen und Gattungen sind verschieden. Sie sind Corsaren, Piraten, Flibustiers, Caper, Freybeuter u. dgl. Wir finden in der römischen Geschichte einen merkwürdigen Krieg der Republik gegen die See-Räuber von Cilicien, welche zur Zeit des mithridatischen Krieges, beson-

ders

ders fürchterlich geworden, und sich durch den bürgerlichen Krieg hindurch gestärket hatten. Sie fuhren mit Flotten auf der mittelländischen See einher, landeten so gar, machten Sclaven und plünderten mit vieler Frechheit. Sie wurden aber von dem großen Pompejus, welchem man die Reinigung der See auftrug, und drey Jahre lang eine Flotte von fünfhundert Schiffen, und eine Armee von hundert und dreyssig tausend Mann untergab in vier Monaten gebändigt, indem er zwanzig tausend Gefangene machte, zehen tausend niederhieb, über tausend Schiffe, und über hundert Festungen eroberte, und auf diese Weise die See wieder sicher machte. Es wurde dieses leicht und geschwinde vollbracht, weil die Römer unter einem Oberhaupte gegen verschiedene Städte und Oberhäupter, wie Soldaten und Seeleute in einem ordentlichen Kriege fochten, welchen die Räuber weder vermuthet noch befürchtet hatten.

Die See-Räuberey war in alten Zeiten auch in der Nord-See, so wie heute in Marocco und Algier nicht schimpflich, sondern ein rühmliches Handwerk. Daher kommen auch die gefährlichen und weiten See-Reisen dieser Völker, deren die Geschichtschreiber nicht selten erwehnen, und in die mittleren Zeiten fallen. Die chauzischen See-Räuber landeten unter des Claudius Regierung in Gallien. Ihr General hieß Gannaskus. Corbulo wurde mit einer römischen Flotte gegen ihn geschickt. Dieses war die erste Unternehmung zur See, so die Deutschen gegen das römische Reich gewagt. Die Franken sind wegen ihrer kühnen Fahrten ungemein berühmt; vornehmlich aber that sich eine fränkische Colonie unter dem Kaiser Probus hervor. Sie war von diesem Herrn an dem schwarzen Meere angesetzet. Hier bemächtigten sie sich verschiedener Schiffe, plünderten die asiatischen und griechischen Küsten, landeten in Lybien, plünderten Syracus, giengen in die africanische Provinz der Römer, durch die Meer-Enge von Gibraltar in den Ocean, und so in ihr Vaterland zurück.

In Norden finden wir See-Helden, denn sie zogen unter ihren Königen in großen Flotten auf Abentheuer aus. Gewisse unter diesen hießen Askomanns.

komanns. Man leitet diesen Namen daher ab, weil sie ihren Vorrath in Schachteln mitgeführet, welche im Dänischen Asken geheißen.

Wir müssen noch bemerken, daß die schwedische Geschichte von einer Prinzeßinn Tochter des gothischen Königes erzählet, daß sie ihren Bräutigam den Prinzen von Dännemark verlassen, und mit andern Frauenzimmern von gleichem Muth und Ehrsucht auf die See = Räuberey gezogen, und erst nach langen Suchen, und vermuthlich vielen Freybeuter Abentheuern von ihrem Bräutigam wieder gefunden, und zur Ruhe gebracht worden.

Die aus der Barbarey jährlich auf Beute auslaufende Schiffe heißen See-Räuber, ob sie gleich eigentlich unter die Erklärung nicht zu gehören scheinen, denn sie sind vielmehr als Commißfahrer von Staaten anzusehen, die mit denen, die sie anfallen, im Kriege stehen.

Ich verstehe unter diesem Namen aber die Algierer, Tripolitaner, und Tunitaner, und die aus dem Königreiche Fez, meistens aus Salee auslaufen. Diese Staaten sind natürliche Feinde aller derer die zur See fahren, und mit ihnen nicht Bündnisse geschlossen haben. Sie schicken jährlich Schiffe aus, welche auf Beute ausgehen, und Fischer = und Kaufmanns = Schiffe fortnehmen. Die großen See = Staaten haben gegen dieses Ungeziefer zuweilen Gewalt gebraucht, und sie dadurch genöthiget, ihnen die Sicherheit und Achtung ihrer Flagge zu gestehen. Kleinere müssen Geschenke anwenden, und diese jährlich wiederhohlen. Durch diese aber werden sie, weil sie meistens in Munition, Gewehr und Artillerie bestehen, zum Schaden der Seefahrenden ausgerüstet. Es ist vor die Nationen ein besonderer Vortheil, wenn sie vor den See-Räubern sicher sind. Es würden zum Beyspiel die schwedischen Rheeder, welche jährlich Schiffe in die mittelländische See schicken, wo sie Fracht von Hafen zu Hafen führen, sich dieses Vortheils, welcher dem Lande die grobe Waaren Ausfuhr und die Einfuhr des Salzes, so sehr befördert, nichts verdienen. Man spricht in den Schulen der Staats = Lehrer, daß die großen See = Mächte

dieſe

diese ihnen freundschaftliche anderen aber feindselige Stöhrer des See-Handels nicht ungerne sehen. Indessen haben sie sich doch von Zeit zu Zeit genöthiget gesehen, das Andenken ihrer Macht bey den ungesitteten und rohen Völkern zu erneuern. Nur noch 1765 hat Frankreich Salee beschießen lassen, und darauf ist auch der Friede mit dem Könige von Maracco erfolgt. Wir finden, daß die Schweden dieses Jahr demselben sechs Mörser mit ihren Lavetten, dreytausend Bomben, eine See-Uhr außer dem baaren Gelde und andern Kostbarkeiten gebracht. Andere See-Mächte thun desgleichen.

Außer diesen Corsaren findet man noch andere, als die Dulcignoten im Archipel, vormals die Morlachen. In den indischen Gewässern, und auf den persischen Küsten finden sich viel See-Räuber. Hierunter ist besonders in unseren Zeiten ein Macassar, Angria berühmt gewesen, welcher einen eigenen Staat gestiftet, mächtige Flotten geführet, und unglaubliche Reichthümer zusammen geplündert gehabt; (s. Raub-Schiff). Seinen Enkel im dritten Gliede, hat der Engelländische Admiral Watson zu Grunde gerichtet, seine Schätze und Familie in seine Gewalt bekommen.

See reine. Die See heißt rein, wenn im Grunde nicht Untiefen vorstehen.

Seelen-Verkäufer. So nennet man in Holland diejenigen Leute, welche Matrosen vor die Compagnie und Orlogs-Schiffe im voraus annehmen, sie bis zur Abfahrt mit Kost versorgen, alsdenn mit einigem Zubehör ausrüsten, wenn sie abgehen sollen. Dagegen aber erhält ein solcher aus dem Compagnie-Hause von des Tisch-Gastes Verdienste, dessen Transport-Brief, davon macht er sich wegen seiner Auslage, an Kost und geliefertem Reise-Geräthe bezahlt, da das übrige an den Matrosen fällt. Man sollte sie Matrosen Mäkler nennen.

See-Schlag-Baum, oder schlechthin **See-Baum.** (s. Baum). Ist ein Werkzeug, dadurch die Einfahrt gesperret wird. Ist es eine Kette, so frißt sie der Rost; die aus Balken zusammen gefügten, können sich nur einseitig biegen, und werden daher leicht von der Fluth gesprengt. In Stockholm schließen seit einiger

Zeit

Zeit Bäume von besonderer Zusammensetzung, Fahrten von vierhundert und funfzig Fuß Breite. Die Balken sind so zusammen gefügt, daß immer einer um den andern, horizontal und vertikal im Wasser lieget, und dadurch dem Antreiben der Wellen nachgiebt.

See-Staat. Unter dieser Benennung verstehe ich die gesammte kriegerische Einrichtung nebst allem so dazu gehörig ist, in Rücksicht auf die See. Wer aber darüber gehörig urtheilen will, muß untersuchen, wie viel Schiffe ein Staat, und was für Art derselbe, immer unterhält, wie viel er zum höchsten gehalten hat, worinnen seine Vortheile bestehen, und was ihm nachtheilig zu diesem Zwecke sey. Ob die angestrengte Bemühung in der See, Ansehen zu haben, auch denen innern Kräften gemäß. Ob das Uebergewicht durch eine übertriebene Anstrengung, und die Frucht einer auf augenblickliche Umstände gegründeten Anstalt sey, ob sie sich erhalten, ob man diese innere Kraft nicht verkenne, und den See-Staat vernachläßige.

Man muß, sage ich, hierüber sehr behutsam urtheilen, und keiner an der See gelegenen Macht, die Hafen hat, wenn diese gleich so seicht als der Petersburger und die Holländischen seyn sollten, wo sie Docke errichten und Schiffe liegen lassen kann, die Fähigkeit einen See-Staat anzulegen, darum absprechen, weil man jetzt keine Schiffe da siehet, oder weil dieses Land, noch keinen weit ausgebreiteten See-Handel treibet.

Duillius nicht nur, sondern auch Peter der erste, schlugen See-erfahrne Feinde mit ihren neuen Flotten. Beyde Nationen aber hatten einen beynahe vor nichts zurechnenden See-Handel. Holland hat unstreitig bis jetzt, den zum meisten ausgebreiteten. Es hat kein Holz, aber es bauet Schiffe auch vor Fremde von dem aus Deutschland und Norden gehohlten. Wie mächtig ist es zur See?

Die Römer waren in einen Krieg mit Carthago verwickelt worden, deren Truppen die Stadt der Mammertiner belagerten, welche die Römer um Hülfe gebethen. Die führete Claudius über. Die Schiffe waren hierzu von den Lokreern und Neapolitanern geborgt, schlecht

von Balken zusammen gezimmert. Von deren lateinischer Benennung, diese Schiffe, dergleichen nachgehends auf der Tiber gebraucht worden, Caudices hießen. Der Consul erhielt selbst davon den Beynamen. Man sieht, daß die Römer damalen nicht Schiffe genug gehabt, den Transport zu machen.

Letzterer gieng mit der Fluth in der großen Geschwindigkeit über, erschien im Hafen von Mamertum, und nahm den Hanno, der in der Festung war, und versichert hatte, daß kein Römer in dem Canal die Hände waschen sollte, mit List gefangen. Dieses geschah im Jahre 487 der Stadt. Im Jahre 492 erbauete Rom seine Kriegs-Flotte, und Duillius schlug die Carthaginenser. Vor dem Caudar hatte Rom schon unstreitig eine See-Macht, aber sie war vernachläßiget und zu geringe. Ihre Schiffe konnten gegen die punischen nicht bestehen; sie mußten einen andern Sarter wählen.

Diese That der alten Römer, in sechzig Tagen jene hundert und zwanzig Kriegs-Schiffe starke Flotte, davon wir eben redeten, nach dem Modell eines gestrandeten africanischen Schiffes zu erbauen, und mit ihr unter dem Duillius, die zu See mächtigen, Carthaginenser zu schlagen, wäre also ein schönes Beyspiel, wenn man es nur erst im ganzen Umfang glauben könnten. Man schließet sehr richtig aus der Beschaffenheit der Gestade, auf die Art der Schiffe, welche der Staat bauen sollte, und aus dieser, wie ich gleich zeigen will, auf dessen Marine und den ganzen See-Krieg.

Die Nationen, welche gute, das ist, tiefe Hafen und reines Gewässer haben, bauen tiefer gehende Schiffe, die spitziger am Kiel sind. Diese seegeln, wie bekannt, leichter, und fassen besser jeden Wind, wie wir unter dem Artikel Besteck gesagt haben. Das bauchichte unten plattere Schiff, muß öfterer als jenes auf Wind warten, und kann nie so viel Seegel beysetzen.

Die Italiener, ich nehme die Einwohner Siciliens aus, haben fast nur lauter Rheeden zum Anlegen. Der venetianische Hafen selbst ist nicht der beste, und die Kunst hat da, wo Schiffe Sicherheit finden, das meiste gethan. Die

holländi-

holländischen Hafen sind nicht so gut als die Seeländischen u. s. w. Dännemark hat in Seeland, Fünnen und Norwegen treffliche Hafen, Engelland nicht weniger gute, und in Schottland bey nahe die besten. Auf die Art der Schiffe, sagte ich schon, kommt vieles an. Eine Macht, die nur Nieder-Boords hat, kann keine weite Unternehmung ausführen. Spanien hat die Schebecken statt der Galeeren zum Kreuzen aus diesem Grunde erbauet. Denn auch zur Vertheidigung der Küsten, Fischerey und Handel von Rheede zu Rheede taugten die Galeeren nach der Art, wie sie jetzt in der mittelländischen See schwimmen nicht viel. Die langen Gebäude taugen nicht überall, und die, so tief Wasser brauchen, sind auf verschiedenen Rheeden unbrauchbar. Wenn man die Geschichte hierüber nicht zu Rathe ziehet, wird man sehr schlecht urtheilen, wie man immer ohne dieselbe schlecht urtheilet.

Oft giebt die Lage der Küsten, und die Besitzungen eines Staats demselben solche eigene Stärke, dadurch er das Uebergewicht erhält. So giebt die Stellung der Engelländer in der mittelländischen See, bey Gibraltar und auf Minorca der brittischen See-Macht einen ungemeinen Hub über ihre Feinde. Sie sind auf gewisse Art Meister von der Straße und hindern die französischen Flotten sich zu vereinigen. Sie hindern auch die Spanier zu ihnen zu stoßen. Sie haben die Flotten Frankreichs auf der andern Seite von Mahon stets vor Augen. Sollte man es voraus gesehen haben, daß Engelland durch diese kleine Niederlassungen, so viel gewönne? Was wird denen Franzosen Corsica nützen, werden sie es gehörig gebrauchen? Man muß ferner fragen, was für Mittel die Regierung anwende, oder anwenden könne, ihre Schiffe auszurüsten, und zu bauen; ob sie selbst Materialien habe, und welche fehlen; wem sie die Sorge darüber aufgetragen, und wie weit es diese durch Fleiß und Einsicht zu treiben gewußt haben? Man muß fragen, wer die Flotten führe; wie man sie bemanne; wie man Matrosen und Officier bilde, und was man zu Erhaltung der Truppen und Schiffe vor Anstalten mache?

Der See-Staat Rußlands, der wie ein neues Eyland über die Wasser hervor stieg, hat die Bequemlichkeit gehabt, aus dem, so ihm andere vorgearbeitet, zu lernen. Noch täglich siehet sich jeder Staat genöthiget, andere Formeln in diesen Schulen einzuführen. Hat Rußland nicht zum Beyspiel in dem jetzigen Kriege gelernet, daß die tannene Verkleidung von keiner Dauer, daß ihr holländischer Bau nicht der beste sey? Ihre letztere See-Feldzüge können sie überhaupt sehr viel gelehrt haben, wenn sie anders ihre Aufmerksamkeit auf den gehörigen Punkt gerichtet gehabt. Sie konnten es schon aus Beyspielen unter dem Kaiser Peter wissen, wie wenig er sich auf seine zusammen gekaufte Schiffe in dem Feldzuge von 1713 verlassen können.

Es kommt beym See-Staat ferner zu betrachten vor, wer in dem Staate Flotten führe, und wie die Einrichtung der Officiers-Bedienung dabey sey; ob man den Stand der Seeleute in den ihm gehörigen Ehren halte, und den Adel dadurch bewegt habe, daran Theil zu nehmen. Letztlich frage man, wie diese Nation schiffe und schlage? Denn wenn man glaubet, daß auf der See auch in diesem Punkt weniger Vorurtheil als zu Lande herrsche, so betrügt man sich. Man hat Weisen, weil man sie hat. Wendet man, frage ich weiter, die gehörige Sorgfalt bey dem erwehnten Unterricht der Officier und Steuerleute, auch auf die Uebung der Matrosen, Canonier und See-Soldaten an, und behandelt man die Artillerie mit Fleiß und nach Theorie? Dieser Artikel ist wichtig. Einige Autores verweisen uns, wenn wir von einer See-Macht reden, lediglich auf die Kauf-Schifffahrt. Sollen die Maadschaften der Kauffahrer aber, Pflanz-Schulen der Matrosen vor einen See-Staat seyn; so muß man erwegen, ehe man diesen Zweig vor fruchtbar genug hält, daß die nöthige Anzahl derselben im handelnden Staat, sehr wichtig, und daß es nicht ohne Nachtheil, vor seinen Wohlstand zu wagen sey, starke Eingriffe darauf zu thun. Es werden sich nur zu kühne Staats-Leute kaum unterstehen, zu behaupten, daß man die Matrosen vor die Kriegs-Schiffe zu haben, die Kauffahrer in einem handelnden Staate unbe-

Digitized by Google

unbeweglich machen dürfe. Was würden die Börsen dazu sagen, wenn wir alle Fuhr-Knechte wegnehmen, um unser Proviant-Wesen zu führen. Man könnte diesen Vergleich viel weiter fortsetzen. Wenn Peter der Große, dessen Beyspiel ich oben erwehnte, mit Anlegung seiner Flotte hätte warten wollen, bis es seine Russen beliebet, auswärtigen Handel zur See zu treiben, vielleicht wäre noch keine Fregatte in der See. Was wären die Flotten im Archipelagus?

Ich glaube, daß ich hier von der sogenannten Herrschaft der See reden kann. Der Schriftsteller führet einen alten Castor aus Rhodis, der zu Augusts Zeiten gelebt, und eine Beschreibung der Völker gegeben hat, welche die Herrschaft über die See gehabt, an, dadurch verstand er aber das mittelländische Meer. Er fängt von den Zeiten des Minos an, und nennet die Lidier, Creter, Pelasgier, Tyrrhenner, Rhoder, Pharier, Athenienser und Lacedemonier, welche sich darum gestritten, und denen sie Philipp aus Macedonien zu entreißen suchte. Diese Herrschaft des Meeres aber ward keinen von allen diesen Völkern, von den andern jemals durch Vergleiche zugestanden, welche sie allein in einen rechtmäßigen Besitz von ihrem Vortheile hätte setzen können, sondern es war die Folge ihrer Macht, ihrer größeren Anzahl Schiffe, welches beydes Folgen der Umstände, des Fleißes der Staats-Klugheit der Regierung waren. Eben dieses gilt auch von unseren Staaten.

Ich kann einen Umstand nicht übergehen, den die alten Geschichte aufgezeichnet. Themistokles, welcher das Genie des athenienſischen See-Staats war, meldete sich, daß er eine Sache vorzutragen, die aber, weil sie Geheimniß forderte nicht in einer öffentlichen Versammlung bekannt gemacht werden könnte. Man befahl dem Aristides ihn zu hören, und wenn der Vorschlag gut wäre, nach Befinden ins Werk zu setzen. Er war nicht geringer, als dem Staate die Herrschaft über die See zu schaffen, indem er die griechische Flotte, so in einem nahen Hafen lag, verbrennen wollte. Aristides fand dieses unbillig, und es unterblieb. Sollte das Volk wohl mit dem Aristides zufrie-

den gewesen seyn, da die Herrschaft der See, nicht ein leerer Ehren-Vortheil, sondern mit dem Ausnehmen des Handels verknüpft war.

Alles, was ich anführe, hat mir zu einer Einleitung gedienet, da ich von den See-Staaten Europens einige Kenntniß suchte. Auch in diesem Stücke zwinget uns die Geschichte und ihre Anwendung, unendlich viele Vorurtheile abzulegen, welche sonst durch die Schule unter uns mit ihren Folgen fortgepflanzt werden.

Einige Politiker haben, wie ich oben schon berichtet, gesagt, ohne weitläuftigen See-Handel kann keine See-Macht sich erhalten. In einem monarchischen Staat kann kein Handel seyn, folglich sind wir wieder in dem Capitel von den verschiedenen Regierungs-Arten, welches so schlecht abgehandelt wird. Aber ich schlage es um, ich sehe Handel und Flotten bey den Califen, bey den Persern, in Portugall, in Frankreich, kurz auf dem ganzen Erdboden, ohne daß die monarchische Regierung sie ersticket hätte. Ich habe hierüber in der Vorrede eine ausdruckende Stelle angezogen. Zum Glück sind solche Sätze nicht unsere Religions-Lehren, und man kann ihnen frey widersprechen.

Wenn künftige Staats-Diener sich aber darauf bilden, so müssen sie nach einiger Zeit, die geheimnißvollen Sätze des Schulmeisters in der Arbeit selbst abschwören.

Die Schiffer haben eine Taufe, warum nicht die Professores politices?

Unter andern solchen Aphorismen wird man sehr oft gehöret haben, Deutschland sey gar nicht dazu bestimmt und geschickt, seine Küsten selbst durch Schiffe zu decken. Wer so unglücklich lügt, kann es nicht übel nehmen, wenn man ihn mitleidig auslacht. Deutschland hat in Absicht des See-Wesens viele Vortheile, gute Hafen, alle Bau-Materialien, viel Menschen und auch Materialien und Fleiß zum Handel. Beyspiele von dem, was Deutschland auf der See ausrichten konnte, geben die wendischen Städte, die Hansa, welche so mächtig waren, ohngeachtet sie den Handel zum Hauptwerk machten. Dieser Fehler war gleich bey Entstehung des letzteren Bundes ein Gift vor denselben.

Es kann nicht schaden, wenn wir aus den alten Zeiten einige Nachrichten von den verschiedenen See-Staaten anführen, von den neuern wollen wir etwas umständlicher zu seyn wagen. Man kann die Geschichtschreiber, welche uns die assyrischen und ägyptischen Staats-Angelegenheiten in den ältesten Zeiten beschreiben, nicht ohne Zweifel anhören, weil sie sich zu sehr widersprechen. Einige halten die ägyptischen Schiffer vor die ältesten Seefahrer. Osiris soll große Flotten gehabt, und sein Admiral und Steuermann Canopus, so geschickt gewesen seyn, daß er sich eine Stelle am Firmament verdienet. Sesostris hat, sagt man, eine Flotte von sechshundert Seegel gehabt, eine Flotte auf dem rothen, die andere auf dem mittelländischen Meere. Er soll seine Eroberungen zur See, wie zu Lande, vom Ganges bis an die Donau getrieben, und durch phönicische Schiffer, ein Anhang, der den ägyptischen Admiralen nicht große Ehre macht, Reisen um Africa haben anstellen lassen. Seine Nachfolger haben nach ihm meistens zwo Flotten, wie die, so wir erwehnet haben, gehalten. Unter dem Cambyses der Aegypten eroberte und verheerte fiel die See-Macht, und unter dem Alexander sollte sie wieder steigen als er starb. Die Ptolomäer, so nach ihm regieret, haben allezeit eine ansehnliche See-Macht gemacht. Als Cäsar im alexandrinischen Kriege eine Flotte geschlagen hatte, brachte die Stadt aus den Docken des Königes Kriegs-Schiffe hervor. Bey Aktium wurde die ägyptische Flotte geschlagen, und dieses Land eine römische Provinz. Was ich aus der Semiramis großen Flotte machen soll, weiß ich nicht; sie soll die Galeeren erfunden, eine Flotte von dreytausend Seegeln mit ehernen Schnabeln gehabt haben, die sie aber von Phöniciern erbauen ließ. Zu ihrem Zuge, in Indien wurden Schiffe, die erlegt werden konnten, erbauet, und sie ließ, den Tiger und Euphrat schiffbar zu haben, verschiedene Stellen reinigen. Damals waren die großen Flotten Mode; denn die Indianer stelleten ihr eine Flotte von viertausend Schiffen auf dem Indus entgegen. Die Schriftsteller sagen, der Fluß sey allda drey deutsche Meilen breit gewesen;

wesen; die Distanzen der Ordnung müssen klein, das Manövre sehr einfach, und der Sarter gar schwach gewesen seyn. Alle diese Schiffe waren auch nur Kahne von einzelen Stämmen gehauen, und was noch schicklicher ist aus Rohr, vermuthlich Bambus, gezimmert.

Von den Phöniciern, und vornehmlich denen Tyrern, haben wir unter dem Artikel Schifffahrt verschiedenes gesagt. Es waren zwar noch mehrere berühmte See-Städte merkwürdig; die Tyrer aber hatten von Zeit zu Zeit die Herrschaft der See. Sie kamen nach verschiedenen Belagerungen auch nach der vom Alexander allezeit in Stand sich wieder zu erheben, weil sie aber in der Folge, die See-Macht vernachläßigten oder einschränken mußten, so geriethen sie unter dem Antigonus, dem sie ihren vorigen Stolz aber nicht die Macht entgegen stellen konnten, in den vollkommensten Verfall. Die Stadt Sydon, heute Sayd, welche sich dem Alexander unterwarf, und Tyrus ruhig zerstören sahe, hatte den Persern unter dem Xerxes dreyhundert Galeeren gegen die Griechen zur Hülfe geschickt.

Die Perser erschienen spat als eine See-Macht. Cambyses borgte die zur Bekriegung Aegyptens nöthige Schiffe von den Phöniciern, und mußte seine Unternehmungen auf Carthago, welche nach seinem Plan auf die Eroberung jenes Landes folgen sollte, liegen lassen, weil die Städte ihm ihren Dienst versagten. Darius Hystaspes that mehr vor den See-Staat, und ließ unter einem Griechen eine große Fahrt den Indus herunter ins östliche Welt-Meer unternehmen, wobey Scyllax, so hieß der Admiral durch die Meer-Enge von Babel-Mandel einlief. Von dieses Fürsten Regierung an, hat Persien einen beträchtlichen See-Staat gehabt, besonders nachdem es die Jonier zum Gehorsam gebracht, und im griechischen Meere mächtig worden. Xerxes, des vorigen Sohn, hatte, heißt es, einmal eine Flotte von zwölfhundert großen Schiffen dreytausend Last-Schiffen, darauf fünfmal hundert und ein tausend siebenhundert und sechzig Mann waren. Die Schriftsteller bemerken, daß die vier Admirale bey dieser Flotte Per-

ser

ſer geweſen, und daß dieſe Nation folglich von den Phöniciern und aſiatiſchen Griechen guten Unterricht gehabt habe. Dieſe große Flotte that nichts. Griechenland fochte funfzig Jahre lang, und ſehr viel zur See mit den Perſern mit großem Glücke, und erhielte endlich die Bedingung, daß keine perſiſchen Kriegs-Schiffe vom ſchwarzen Meere an bis zu den pamphyliſchen Küſten kommen ſollten.

Dagegen wurde jede griechiſche Stadt frey, und das Ganze geſchwächt, bis Philippus die Macht der Griechen bey der Unachtſamkeit der Perſer, die Zwietracht unter den griechiſchen See-Staaten zu erhalten, zuſammen brachte, und ſeinem Sohne Alexander, die Gewalt und die Mittel hinterließ, durch welche er Perſien unter ſich brachte. Dieſer letzte ließ in ſolcher Unternehmung die See niemals aus den Augen, richtete in dieſer Rückſicht ſeine Feldzugs-Entwürfe ein, und ſtarb vor den See-Staat, ſeiner neuen Regierung zu früh; denn er war entſchloſſen, Carthago, davon er die Mutter-Stadt unter ſich gebracht, ebenfalls unter ſeine Gewalt zu bringen. Welch ein großer Entwurf?

Carthago war mächtig und groß; ſein See-Staat aber, deſſen eigentliche Stärke. Es war von den Phöniciern angelegt, und hatte folglich der Schifffahrt ſeinen Urſprung zu danken. Durch die Flotte erhielt es ſeine innere Macht, ſeinen Handel und Reichthum und machte Eroberungen.

Die Beſchreibung von den Anſtalten des See-Weſens in der Haupt-Stadt, belehret uns von der Aufmerkſamkeit, ſo ſie darauf verwendet, und die Pracht der dabey erforderlichen Gebäude, bezeiget den hohen Werth, den die Stadt auf das See-Weſen geſetzt hatte.

In der That behauptete Carthago die Herrſchaft über die See, ſo viel damals davon befahren ward, auf ſechshundert Jahre. Bis zum erſten Kriege gegen Rom, machte ſie ihnen niemand ſtreitig. Dieſes warf ihnen eine grauſame treuloſe Anwendung ihrer See-Macht vor, wenn es ihnen nachſagte, daß ſie die italieniſchen Kaufleute geplündert, und um die That zu verdecken, verſäufet hätten. Man hat das her-

nach folgende Schicksal der punischen Republik, wegen des eben angeführten, als wohl verdient, angesehen. Als Hamilkar, ihr Admiral, nach Sicilien gieng, hatte er zweytausend Kriegs- und dreytausend Transport-Schiffe bey sich. Auf diese, welche Gelon in Brand gesteckt, folgte eine andere gleich starke Flotte. Als sie in dem Frieden nach dem zweyten Kriege gegen die Römer, dem Scipio, laut den Bedingungen, alle Schiffe bis auf zwanzig Triremen, auslieferten, konnte dieser über fünfhundert verbrennen lassen, und doch befanden sich ihre Geräthschaften, ihre Magazine und Werfte in so guter Verfassung, daß sie in der nächsten und letzten Belagerung eine ansehnliche Flotte ausrüsten und bemannen konnten. Die Geschichte saget uns, wie die Römer diesen großen Staat ganz vernichtet, nämlich durch Siege zu Lande und See. Rom war kein handelnder Staat, und doch stellte es Flotten in See. Annibal sah, wie seine Landesleute dem Scipio, Waffen, Schiffe, Eroberungen, alles gelassen abtreten, aber er sah sie weinen, als sie noch baar Geld zulegen mußten. So sehr ihn das Unglück des Vaterlandes rührte, so mußte er doch über diese kaufmännische Niederträchtigkeit und den albernen Geiz seiner Mitbürger lachen. War es wohl möglich, daß sich ein solcher Staat gegen die römische Krieges-Zucht und Staats-Kunst erhalten konnte.

Die Phönicier, welche den carthaginensischen Frey-Staat gegründet, sind auch der Griechen Lehrer in der Schifffahrt gewesen. Unter denen Staaten dieses Volkes, welche man als See-Mächte ansehen kann, nenne ich zuerst die Athenienser. Themistokles war ihr Lehrmeister. Perikles und Aristides vollendeten das Werk und brachten es dahin, daß die Athenienser zweyhundert große Galeeren baueten, und daß alle Jahre zwanzig neue vom Stapel laufen sollten. Hierzu wurden gründliche und gewisse Cassen angewiesen. In der Folge wurde jährlich eine Flotte von sechzig Schiffen ausgerüstet; hierdurch schaffte man dem Staate geübte Matrosen, und einer großen Anzahl armer Einwohner auf acht Monat jährlich den Unterhalt. Aristides, so nach dem Perikles kam, setzte die Flotte auf dreyhundert See-

Digitized by Google

gel. Lykurgus hatte den Spartanern die Schifffahrt, so wie den Handel untersagt, indessen wissen wir, daß ihre Flotte oft gegen die Athenienser ihre mit Erfolg gefochten habe. Ein glücklicher Ueberfall, in welcher die ganze Flotte der Athenienser vernichtet ward, gab denen Spartanern das Uebergewicht zur See, und jenen die Tyrannen. Die Athenienser hatten, vermöge der Einrichtungen ihrer drey angeführten Generale, ein Gesetz nach verschiedenen Verbesserungen eingeführet, welchem zufolge die Trierarchen, deren zuweilen zween zu einer Galeere gehörten, dieselbe stellen müssen, davor hatten sie den Befehl darüber. Durch diese Einrichtung fehlete es der Republik, weil solche Anführer unter den reichsten genommen wurden, nicht an Hülfsquellen. Jeder der dieses beschwerliche Amt los seyn wollte, hatte die Freyheit einen andern reichern zu ernennen, der Trierarch an seiner Stelle werden mußte, wenn er mit ihm an Vermögen tauschen wollte.

Die Corinther sind berühmter. Sie haben, sagt man, die langen Schiffe zuerst gebauet, die Trireme erfunden, sie haben in Griechenland den ersten Seekrieg mit denen auf der Insel Corfu geführet, ihre Sarter wurden allenthalben angenommen, ihre Schiffe erschienen in den berühmtesten Seeschlachten des Alterthums, bis sie Mummius den Römern unterwarf und die Stadt zerstörte. Die Phocäer waren berühmte Seeräuber, und die Carthaginenser hatten eine Flotte von hundert und zwanzig Seegeln nöthig, sie zu bezwingen. Die übrigen Jonischen Städte waren starke Handelsplätze, und unterhielten zur Sicherheit, allezeit ihrer Macht verhältnißmäßige Flotten. Die asiatischen Griechen sind zur See mächtig gewesen, und haben bey ihrer Freyheit Anfangs den Lydischen Königen eine Beysteuer und Hülfleistungen an Schiffen gegeben. Cyrus aber bekriegte sie, und bey dieser Gelegenheit giengen viele dieser Völker in andere Länder, wo sie die Schifffahrt und Seekunde verbreiteten. Die auf den Inseln wohnenden Griechen, thaten sich in dem Seewesen sehr hervor. Syracusa hatte zur Zeit ihres Königes Dyonisius des Jüngern eine Flotte von vier hun-

dert Seegel beſtändig unterhalten. Als der Krieg gegen Carthago beſchloſſen worden, wurden in kurzer Zeit zwey hundert neue Schiffe gebauet, und über hundert alte in ſeegelfertigen Stand geſetzet. Auf dieſen Werften wurden ungemein große Schiffe gebauet, über deren Zimmerung und Einrichtung Archimedes die Aufſicht hatte. Man kennet ihn aus der Geſchichte des Krieges wegen ſeiner Maſchinen. Die Syracuſer ſind hier allein angeführt; ſie waren die mächtigſten, aber nicht die einzigen auf der Inſel Sicilien, ſo zur See geſchlagen und Flotten gehabt haben.

Auf die Sicilianer kann man die Rhodiſer folgen laſſen, ſie machten einen kleinen, auf einer Inſel beſchränkten, aber durch das Seeweſen angeſehenen Staat aus. Man weiß daß Rhodus Geſetze verfertigt, welche man allenthalben angenommen, und erkennet daraus den Einfluß dieſer Seemacht auf die andern. Rhodus führete gegen die Seeräuber glückliche Kriege, und dämpfte ſie in den Gewäſſern Griechenlands. Daher entſtand außer Zweifel die Achtung und die Freygebigkeit mit welcher ihr begegnet ward, als ſie bey Gelegenheit des Erdbebens, dadurch der Coloſſus einſtürzte, ſo große Beyſteuern erhielten. Rhodus unterhielt in den folgenden Zeiten genaue Freundſchaft mit Rom, und erhielt ſich länger als andere griechiſche Freyſtaate, ſonder Zweifel, weil man ihre Seemacht brauchte. Pompejus hatte ſie beſonders in dem Kriege gegen die Ciliciſchen Seeräuber ſehr wohl genutzet. In der römiſchen Geſchichte finden wir ihrer Schiffe und Generale zur See mit großen Ruhm in Erwähnung, beſonders rühmt Cäſar ſie ausnehmend. Creta, ſo heute Candia heißt, hat, ſagt man, unter dem Könige Minos die erſte griechiſche Flotte ausgeſchickt; aber man kann nach dem keinen großen Ruhm zur See von ihnen anführen, und ſie nährten ſich ſo gar vom Raube. Cypern hat den Phöniciern viel Holz zum Schiffbau hergegeben. Die Zimmerleute der Inſel Samos haben zuerſt Fahrzeuge zum Transport vor Pferde gegeben, und man ſpricht noch von dem Molo den ſie bey ihrer Hauptſtadt geſchüttet, den Hafen zu verſichern. Die übrigen Inſeln des Archipelagus und im Joniſchen Meere, waren zu denen Zeiten

nie

nie ohne Seewesen zu finden, und hatten verhältnißmäßige Stärke.

Macedoniens Fürsten hatten den Seestaat vernachläßiget. Unter Philipp, dem Vater des Alexanders, fieng man daran zu gedenken an. Er hatte Seeräubern gewisse Ländereyen abgenommen. Die Neckereyen der Athenienser reizten ihn, sich einige Seemacht anzuschaffen, aber er war zu sehr zu Lande mit Kriegen beschäfftiget. Alexander hat erst nach der Eroberung von Tyrus, und nachdem er mit den jonischen und asiatischen Griechen in genauere Verbindung gerathen, nachdem er Herr von Aegypten war, angehoben, an das Seewesen zu denken. Er fuhr mit seiner Flotte den Indus, unter beständigem Erobern und in Huldigung nehmen der benachbarten, herunter ins Weltmeer; sein Admiral that mehr, und fuhr bis Ormus. Alexander sann auf Fahrten in die mittelländische See; auf die Bezwingung von Carthago, aber er hat seinen Zweck nicht erreicht. Seine Nachfolger in Aegypten haben vor den Seestaat vieles gethan. Wir haben schon gesagt, daß Ptolomäus und Philadelphus zween Flotten, eine auf dem mittelländischen, die andere auf dem rothen Meere gehalten. Seleucus und Antigonus haben sich unter Alexanders Nachkommen besonders auf das Seewesen geleget. Seleucus Nikator brachte gegen den Antigonus eine Flotte von fast fünf hundert Seegeln in See, welcher eine von hundert hatte. Jener hatte seine Flotte auf den phönizischen Küsten errichtet. Des Antigonus Sohn, Demetrius, rüstete zu Bezwingung Asiens eine Flotte von fünf hundert Seegel aus, und baute Schiffe von funfzehn bis sechzehn Reihen Ruder. Antiochius der Große aber mußte, da er von Rom gedemüthiget ward, alle seine Schiffe, bis auf einige, an die Römer ausliefern. Endlich ward das syrische Reich eine römische Provinz. Die Könige von Pontus sind mächtig zur See gewesen. Mithridates schickte den Römern im dritten punischen Kriege Hülfe an Schiffen gegen Carthago. Mithridates, welchen man insgemein den Großen beynamt, stellte in seinen Kriegen eine nicht minder große See- als Landmacht auf. In seinem ersten bythynischen Kriege hatte er schon vier hundert

dert Schiffe, und die Anzahl stieg. Es ist merkwürdig, daß sich die Rhodiser durch ihre Geschicklichkeit im Seewesen gegen ihn erhalten. In Bythinien war die Stadt Heraclea wegen ihrer Seeanstalten berühmt, ihre Schiffe kommen in allen Seetreffen, so in den dasigen Gewässern gehalten worden, vor. Sie waren außerordentlich wohl gerüstet und groß.

Wir kommen nach Italien, um uns den Römern zu nähern. Wir treffen hier die Tyrrhener an, welche unter die ältesten Seefahrer zu zählen sind, aber zuletzt in Seeräuber ausarteten, und als solche von Carthago gedemüthiget wurden. Tarentino, heute Taranto, hatte einige Zeit auf der See ein solches Ansehen, daß die Römer sich durch einen Tractat verpflichteten, nicht über das Vorgebirge Lacinium zu schiffen. Ein Duumvir der Römer erschien achtzehn Jahre vor dem ersten punischen Kriege mit zehn bedeckten Schiffen auf der Höhe, und wollte, da er von groß Griechenland zurück kam, in Tarentum sich erfrischen, aber diese Stadt sah es als einen Einbruch in die Rechte, so der Tractat ihr gab, an, und griff die Flotte an, versenkte vier Schiffe, erschlug den Admiral, und beschimpfte nachdem die Gesandten, so die Römer deshalb zu ihr schickten. Der darauf entstehende Krieg demüthigte diese Seemacht. Die Illirier an der andern Seite Italiens waren geschickte Seefahrer, aber meistens Caper. Von hier haben die Römer die Art leichte Schiffe genommen, welche unter dem Namen Liburnen in ihren Flotten allgemein wurden. Rom verschluckte endlich alles in seine Macht. Es blieb keinem Volke, außer den Deutschen, in den damals bekannten Seen und Gewässern mehr Macht, als so viel ihm die Römer lassen wollten. Ich übergehe daher viele derselben besonders anzuführen. Siehe Schifffahrt

Pompejus sagte, wer Herr zur See ist, sey es auch zu Lande. So lange die Cilicier und andere Seeräuber nicht ihre Stärke zur See verloren hatten, lagen die Küsten ihnen bloß; daher sie viel Beute und Sclaven fortführeten. Er, Pompejus selbst, brauchte sechs hundert Schiffe, außer der Landmacht, sie zu demüthigen.

Die

Digitized by Google

Die erste Flotte so die Römer gehabt, sagt man, dem Polybius nach, war gegen die Carthaginenser von hundert und zwanzig langen Schiffen. Diese entstand aus Noth. Warum? Hatten sie noch keine Flotte? lernten sie erst von den Africanern Schiffe bauen, da sie schon einige Jahre vorher denen von Antium ihre Schiffe genommen, zum Theil, wie Livius sagt, nach Rom auf den Stapel und Holm gebracht, zum Theil verbrannt, und mit den Schnäbeln, Säulen auf einen öffentlichen Platz verziert hatten; da sie schon unter dem Valerius einige zwanzig Jahre vorher mit den Tarentinern, wiewohl unglücklich zur See gefochten hatten. Ich gerathe in Versuchung. Die Erzählung von der ganz neu erbauten Flotte der Römer, die in sechzig Tagen nach gefälletem Holze fertig gewesen seyn soll, wie ich selbst nachgesagt habe, sey eben so, wie die Erzählung des Livius, der eine andere in vier und vierzig Tagen erbauet, nicht gerade aus zu glauben. Wenn man die Anstalten überdenket welche dazu erfordert werden, die verschiedenen Arbeiten von allerley Handwerkern, so zum Erbauen und Antakeln eines Schiffs, auch nur eines Kahns gehören; wenn man ferner weiß, daß Cauder vor dem Duillius schon Transporte gehabt, die ihn übergesetzt; so ist es nicht zu kühn, wenn man diese Erzählung vor übertrieben hält, und das Wunderbare etwas abschlägt. Ueberdem widerspricht die Geschichte.

Ich glaube, der Ruhm der Römer wird in diesem Stücke nichts verlieren, wenn man ihnen mehr Zeit läßt, und nur sagt, die Flotte sey in kurzer Zeit fertig geworden. Man sey schon mit vorläufigen Anstalten beschäfftiget gewesen. Man habe eine Einrichtung wieder vorgesucht, so vernachläßiget worden.

Der Staat strengte sich sehr an, er unternahm etwas schweres, und der Erfolg der Einrichtung war glücklich, und diese gut, weil sie hurtig war. Bald nach dieser Flotte zeigte sich eine von drey hundert und dreyßig Seegeln. Wir wollen aber eilen, und müssen daher über den Fortgang der römischen Seemacht weglaufen, welche so, wie ihre Macht überhaupt, stieg. Hier siegte sie, wie wir ganz kürzlich bemerkt haben, über andere Seemächte, zernichtete ihre

Schiffe,

Schiffe, verbrannte sie, ließ sich mit einigen freundschaftlich ein, um auch über diese den Vortheil zu erhalten. Sie stieg immer, sage ich. Die Eroberungen so Rom weiter ausbreitete, waren Folgen der Siege unglücklicher Unternehmungen zur See sowohl, ja fast öfter als zu Lande. Eine Seeschlacht entschied Roms Schicksal. Bey Aktium schlug Augustus mit fünf hundert Seegel den Antonius, und gründete hierauf den monarchischen Thron. Als er das Haupt des Reichs war, hob er bey dem Seestaat eine ordentliche Einrichtung an. Er bezeichnete beständigen Flotten zwo Stationen, so sich nach ihm vermehrten. In folgenden Zeiten stand eine im Königreiche Neapolis, in dem Hafen zu Misene, eine zu Ravenna. Der Hafen vor diese Flotte war denen neuern nach, zwischen drey Städte, Classe, Cäsarea und Ravenna angelegt. Er war eine Meile breit und eben so viel in der Länge. Die mittägliche Mündung deckte Classe, den Grund der Bucht Cäsarea, und gegen Norden lag Ravenna. Zwischen den Städten waren am Ufer die Magazine, die Casernen vor das Schiffsvolk und die Zeughäuser angelegt. Durch Zurücktretung des Meeres ist dieser Hafen gleichsam verschlungen, denn das Ufer ist auf zwey Meilen weiter in die See gekommen. Die dritte in Fregus, die vierte in Pontus in Asien, die fünfte beym Ausfluß des Rheins, die sechste auf der Donau, die siebente auf dem Euphrat. Zu des Arcadius und Honorius Zeiten standen unter dem Präfectus Prätorii im Orient zwo Flotten, eine für das rothe Meer, die andere vor Alexandrien, wovon jene den Handeln in Indien besorgte, und die andere diente zu dem in Aegypten. Die römischen Kaiser hatten außerdem verschiedene Nebenflotten, davon eine die Flotte des Schatzes hieß, und den Tribut einholete, überdem eine besondre nach Spanien. Bey jeder Flotte stand ein Admiral, der Präfect hieß, und man hielt beständig Ruderer und Seeleute. Die Römer hatten anfänglich Samniten zu Ruderern nach Rom gebracht, welche auch allda eine Rebellion und Anschlag, Rom anzustecken, stifteten. Sie besetzten nachher viele Schiffe mit eigenen Leuten. Es war zum Dienste der Schiffe anfänglich die ärmste Classe der

Bürger

Bürger bestimmt, und es wurden auch Freygelassene darauf angenommen. s. Ruderer. In dem zweyten punischen Kriege wurde verordnet, daß diejenigen Bürger, welche eine gewisse Summe im Vermögen hätten, einen Matrosen und auf sechs Monat Verpflegung geben sollten; die doppelt so viel hatten, wurden auf drey und deren jährliche Verpflegung; die dreymal so viel hatten auf fünfe; die noch reichere auf sieben; die Senatoren auf acht Schiffleute und ein Jahr Verpflegung gesetzet. Die einsteigenden Leute nahmen sogleich auf dreyßig Tage kalte Küche mit sich. Siehe Ruderer. Die Soldaten auf den Flotten waren von den Ruderern unterschieden, sie haben aber entweder selbst mit gerudert, oder die Ruderer der obern Bänke waren zugleich Soldaten, ohne zu den ordentlich dazu bestimmten Legionen zu gehören. Die beyden letzten oben erwähnten Flotten, bestanden eigentlich aus Flußschiffen. Lusorius sagte, die Römer mußten damit die Ufer der Flüsse decken, welche jetzt von den unbezwungenen Nachbaren angegriffen wurden. Die Soldaten auf diesen Flotten hiessen Cimbarii, und standen nicht selten mit in den Landlagern. Wir finden noch Spuren von vielen Einrichtungen der Römer, welche sich lediglich auf das Seewesen und die Schiffahrt beziehen. Wir sehen die Ueberbleibsel vom Graben des Trajans, von dem Hafen Martia Julia, jetzt Solona, einen Standhafen der Flotte; ferner bey Porto in dem päpstlichen Gebiethe, zween Hafen, deren einer vom Claudius, der andere vom Trajan angelegt worden, jetzo aber unbrauchbar sind. Man erzählt uns, daß sich gegen das Ende des Griechisch-Römischen Reiches ein Heraclian, Gouverneur von Africa, mit einer Flotte von sieben tausend und fünf hundert Seegel aller Art in See befunden. Im Orient erhielten sich die Kräfte des Seestaats ungleich länger als im Occident. Die Kaiser wandten viele Mühe darauf, sie legten die prächtigsten Häfen an, die Geschichte erzählet uns, wie sich Byzanz in Constantinopel verwandelt. Wie man das, was von fünf, zehen, funfzehen, ja gar dreyßig Reihen Ruder, denn solche ließ Constantin eben da erbauen, gesagt wird, verste-

hen

hen soll, lerne man unter dem Artikel Triremen. Unter dem Theodosius hat man diese Art Schiffe abgeschafft. Uebrigens hat der römische Dienst, den sie von den Carthaginensern, Tyrern, Griechen, Maßiliern, und auch denen noch nicht mit ihnen in Verbindung gerathenen Völkern angenommen, mit dem Galeerendienst Aehnlichkeit. Jedes Schiff hatte seinen Namen, seine Flagge; der Admiral eine Hauptflagge; die Schiffe führten Musik bey sich. Die Stärke der oben angerechneten Flotten belief sich auf funfzehn hundert Galeeren, und zwey tausend Schiffe. Die achtzig prächtige und vergoldete Gallioten der Kaiser ungerechnet.

Da die Schifffahrt der Alten gegen die heutige keine sonderliche Figur macht, so kann der Seestaat derselben nicht nach den heutigen geschätzt werden. Wir haben sie im Bau, in der Steuermannskunst, und in der Kühnheit der Manövres weit hinter uns gelassen. Die häufigen Schiffbrüche beweisen die schlechte Beschaffenheit ihres Seewesens. Hannons Reise an der africanischen Küste, die Reisen der Maßilier, als das beste so man von ihren Seereisen anführet, sind nicht mit den unsrigen zu vergleichen. Die Kühnheit, der Entschluß die Hindernisse nicht zu scheuen, sind heute aber noch bewundernswürdig. S. Schifffahrt.

Portugalls See-Staat. Es bekommt gutes Bauholz aus Brasilien, hat aber das übrige nicht in seinen Gränzen, weil es größtentheils zu mühsam anzuschaffen seyn würde. Es hatte 1767 ein und zwanzig Kriegsschiffe nach spanischer Bauart, zwey Seeregimenter, und ein Corps von drey hundert Mann Artillerie, die gesammte Mannschaft drey tausend Seesoldaten. So sehr ist diese Seemacht, die im sechzehnten Jahrhundert so ansehnlich war, bis hieher gefallen. Man kann glauben, daß sie in letzterer Zeit besser geworden; denn im Jahre 1761 bestand sie nur aus funfzehn Schiffen. Nach dem Frieden mit Spanien hat man auch zehn tausend Matrosen auf englischen Fuß errichtet. In Porto ist eine Seeacademie. Der König läßt jetzo Schiffe in Brasilien erbauen, welche in Betracht des festen und vortrefflichen Holzes, so die dasigen Wälder liefern, dessen Härte und Eigenschaft den Würmern

der

der indischen und mittelländischen See widerstehen, Vorzüge haben müssen. Obgleich die allda wohnenden Portugiesen, nach dem allgemeinen Ruf, vieles von dem sittlichen Leben der Europäer verloren, und ohngeachtet sie allda in der Wollust und Unthätigkeit hinleben sollen; ohngeachtet sie ihren gefährlichen heimlichen Feind in unzähliger Menge an den Negern halten: so sind die Anstalten in Indien gegen einen auswärtigen Feind, und zu Bedeckung der Hafen nicht zu verachten.

Ueber den Spanischen See-Staat lehren Nachrichten von 1762 folgendes. Damals hatte der König sieben und vierzig Schiffe von der Linie, von siebenzig bis sechzig Canonen, vier Packetboote von sechzehn Canonen, sieben Bombardier-Gallioten, vierzehn Schebecken von dreyßig bis achtzehn Canonen, ein und zwanzig Fregatten von funfzig bis zwanzig Canonen. Auf diesen waren Canonen vier tausend und sechzehn, und sieben hundert und zwölf Canonier, sechs tausend achthundert und siebenzig Seeleute und vier tausend fünf hundert und sechs und neunzig Soldaten. Im Jahre 1771 hatte man funfzig Schiffe von der Linie, acht Bombardier-Gallioten, vier Packetboots, acht und dreyßig Fregatten, vierzehn Schebecken, Matrosen wie oben, vier tausend zwey hundert und sechzehn Canonier.

Die Officier zu bilden ist in Cadix eine Seeacademie, und in Sevilla gleichfalls eine; es fehlet nur an Lehrern und redlicher Verwaltung. Die Anstalt ist schön. Die Seeleute werden zum Theil aus denen Regimentern gezogen, und die Canonier auch von der Landartillerie ergänzt. Königliche Werfte sind, Gwarnitzo, Ferol, Carthagena. In Cadix ist ein See-Cadetenhaus, und ein Spital vor Seeleute. Der Generals-Staab ist ein Groß-Admiral, sieben General-Lieutenants vom Seewesen, sechs Admirals. Man berechnet, daß die Kosten zu Bezahlung der Officier und Truppen, wie auch zu Erhaltung der Fahrzeuge auf drey mal hundert und vier und neunzig tausend sieben hundert und neun und achtzig Rthlr. betragen. Dieser Staat verstärkt sich noch immer ansehnlich,

lich, und ist das was in Indien befindlich, nicht in Rechnung gebracht.

Holz, Eisen und Kupfer hat Spanien selbst; aber Hanf und Werk muß es kaufen. Theer und Pech liefert Arragonien und Catalonien. Man hat in den Pyrenäen treffliche Eichen, nur fehlet es an Gelegenheit, sie bequem auf die königlichen Werfte zu schaffen. Denn das aus Arragonien und Navarra muß auf den kleinen Flüssen Emca und Saburdan in den Ebro, und auf diesem ins mittelländische Meer geflößt werden. Die vornehmsten Kriegshafen sind Cadix, Carthagena und Coruna, sonst noch Malaga, Alikante, Barcellona, Ferol, und der bey St. Sebastian. Das spanische Schiffgebäude ist hoch und stark von Holz, es macht nicht scharfe Seegler, wenigstens in vorigen Zeiten nicht. Man hat englische Schiffbauer dahin gezogen, um den Bau zu verbessern, und statt der Galeeren die Schebecken eingeführet. Man hat nur neulich Holz von denen Holländern gekauft, in Catalonien fällen lassen, mit Hamburg Verträge wegen Lieferung gemacht, und in Neapolis drey Schiffe auf königliche Rechnung bauen lassen. Schon lange hat man vorgeschlagen, Schiffe in der Havana bauen zu lassen. Theer und Pech bringet man von daher, und es ist eine allgemeine Sage, daß das americanische Holz besser zum Bau sey, als das spanische. Siehe Bauholz.

Frankreichs See-Macht hat von der Zeit an, da Heinrich der IVte sie mühsam von neuem stiftete, und Ludwig der XIVte in ein großes Ansehen gebracht, vielerley Veränderungen erlitten. Letzterer Fürst erlebte den Verfall. Die Marine erhohlte sich aber, bis sie Groß-Brittannien wieder herunter brachte. Seit 1748, denn bis dahin war sie im Kriege ganz herunter getrieben, fieng sie wieder an aufzuleben und wuchs schnell empor; denn im Jahre 1756 bestand die Flotte aus ohngefähr hundert Schiffen, die Fregatten mit gerechnet. Die Galeeren in der mittelländischen See haben seit dem Aachner Frieden abgenommen, und sind an ihrer Stelle Schebecken mode geworden. Die noch übrigen Galeeren sind in Marseille.

Der letzte Friede fand die Flotte in den elendesten Umstän-

den,

den, und sie muß wieder wachsen. Man hat auch vor funfzehn Jahren angefangen, Prahmen zu Vertheidigung der Hafen zu erbauen. Frankreichs Küsten sind zum Seewesen sehr gelegen, die Hafen sicher und gut, und die darinn gelegenen Ländereyen fruchtbar. Es müßte wirklich ein sehr undankbares Erdreich seyn, welches die Mühe derer in den Seehafen ihre Producten mit Vortheil verkaufenden Landbauern nicht belohnen sollte. Das Haupt des Seewesens ist der Admiral von Frankreich, welcher die Vice-Admirals von Levant und Ponent unter sich hat. Nach ihnen folgen General Lieutenants, Chefs der Eskadern und die Capitains.

Zuweilen führet ein Marschall von Frankreich die Flotte, oder besser gesagt, ein hoher See-Officier wird dazu ernennet. Ein Staats-Secretair oder Minister hat das Departement der Marine, und unter ihm stehen Intendants, Commissarien, verschiedene Zahlmeister, welche den Bau, Ausrüstung und Unterhalt der Flotte, mit allem was dazu gehöret, besorgen. Die Seeleute werden vom Könige auf den Schiffen durch Verpflegungs-Bediente verpfleget. Außerdem ist eine Admiralität zu Paris, die alles bearbeitet.

Die Seehäfen sind häufig; nur hat Languedoc Mangel daran, sie sind meistens Festungen geworden. Die Materialien zum Schiffbau hat Frankreich meistens selbst, aber doch muß es noch Eisen, Kupfer und Bretter kaufen. Es hat beständig unterhaltene Seesoldaten und Matrosen, die sich in Friedens-Zeiten auf zehen tausend belaufen haben, ein besonderes Corps See-Artillerie, und die Einrichtung der Classen zu Rekrutirung. Schon 1651 wurden in den an der See liegenden Landschaften Classen errichtet, welche See-Officiers und Matrosen hergeben. Es sind vier Classen, in Guienne, Bretagne, Normandie, Pickardie und in dem wieder eroberten Lande, drey sind in Poitou, Xaintongue, Aunis ꝛc. den Inseln Ree und Oleron, Languedoc und Provence. Jede Classe dienet wechselsweise drey bis vier Jahre, die andern können auf Kauffahrern dienen. Die vier Compagnien See-Garden sind die Pflanzschule der See-Officiers. Ob gleich Frankreich

die Galeeren-Flotten so es vormals hatte, seit zwey und zwanzig Jahren vernachläßiget so sind doch noch zwey bis drey tausend Galeeren-Ruderer vorhanden. Die Matrosen kann der König von den Kauffarthey-Schiffen nehmen, wenn er sie gebraucht, denn alle Franzosen, welche auf der See Nahrung suchen, werden, wie gesagt, in gewisse Classen eingeschrieben.

Es fehlt hier nicht an Hospitälern für ausgediente Matrosen und Seesoldaten, und man hat eine Menge Admiralitäts-Gerichte in den Küsten, Provinzen, so alle unter der Admiralität stehen, die in Paris ist.

Von den nicht in die Classe gesetzten Einwohnern an den Küsten ist eine Militz eingerichtet, welche sie zu bewahren in verschiedene Corps eingetheilet sind, darunter einige zu Pferde dienen. Diese gesammte Militz wird auf hundert tausend Mann gerechnet. Wir haben im letzteren Kriege gesehen, wie man sie gegen die Landungen der Feinde gebrauche.

Der Herzog von Choiseul verbesserte, als er Minister war, den Seestaat sehr. Es ist werth, daß man seine Anstalten betrachte. Zuerst suchte er die Marine mit denen Landtruppen in gleiches Ansehen zu bringen, indem er die Besoldungen erhöhete, Aehnlichkeit in der Beförderung und Rang dabey einführte, welches die Leute von den besten Häusern zum Seedienst zu ziehen fähig war. Er bezahlte die Schulden des See-Etats, um besser gefördert zu werden, und seine Arbeiter in Stand zu setzen, das geforderte auszurichten.

Bauholz ward aus den pyrenäischen Gebirgen, aus Italien und aller Orten hergebracht, wo es nur zu erhalten. Es wurde an den Küsten auf platten Fahrzeugen fortgeschafft, die vor den Kreuzern sicher waren.

Er vermehrte die Artilleristen der Flotte, und entwarf, um die Ausländer in französische Dienste zu bringen, die Errichtung eines Marine-Regiments, so in Dünkirchen geworben und bequartirt werden sollte. Seine Besoldung sollte ansehnlich, Schiffback und Kleidung gut, und der Theil an der Beute vor sie, wie vor Armateurs zu rechnen seyn. Er bestimmte denen See-Officiers den Ludwigs-Orden nach der Art, wie ihn die Land-Officier erhiel-

ten, welches in diesem Jahre auch auf die Commissarien ausgedehnet worden. Er beförderte die Dunkircher Kaper, welche in dem Kriege von 1756 über acht hundert Prisen von den Engelländern aufgebracht.

Er suchte Seegelmacher, Zimmerleute und dergleichen, durch Versprechen hoher Besoldungen an sich zu ziehen. Die Matrosen Frankreichs so entlaufen, erhielten Pardon. Er that alles was man thun mußte, um dem verfallenen Seestaat wieder aufzuhelfen.

Im Jahre 1771 waren fertig acht und siebenzig Schiffe von der Linie, ein und zwanzig Fregatten, zwölf Corvetten, eilf Schebecken u. s. w. Noch heute arbeiten mehr engelländische Zimmerleute und Schiffbauer auf den königl. französischen Werften, als Perruckenmacher, Parfümouers, Kammerdiener und Schneider aus Frankreich in Londen sind, welches gewiß viel gesagt ist.

Die königlichen Schiffe sind in Toulon, Brest, Marseille ꝛc. Das erste ist am mittelländischen, ein durch Molen sehr wohl geschlossener Hafen, und hier ist das vornehmste Zeughaus vor diese See. Die künftigen See-Officier haben gute Schulen; erstens drey Compagnien Garden, eine Compagnie Garden der Flaggen, und eine See-Cadets. Man beschweret sich noch mit ziemlichen Recht über die Verachtung, mit welcher die königlichen Officiers denen von den Compagnie-Schiffen begegnen. Bey den letzten ist die Erfahrung aber mit ihren Folgen eher als bey jenen zu suchen, die das königliche Patent dagegen setzen.

Der Groß-Brittannische See-Staat ist ein Beyspiel, wie weit es Fleiß, beständige Anstrengung und Aufmerksamkeit auf einen Gegenstand bringen können.

Als Cäsar in dieses Land übersetzte, war der Britten Schifffahrt gar schlecht. Sie hatten wenig andere Schiffe als leichte an Holz mit Leder bezogene Kähne, mit denen sie doch, wie einige sagen, Reisen von sechs Tagen thun können, versteht sich, nahe am Ufer.

Bis zur Königinn Elisabeth war Engellands Seemacht beständig nicht beträchtlich gewesen. Der Staat strengte sich zuweilen an; aber es war wie ein fieberhafter Anfall der bald nachließ. Die Heldinn der Na-

tion sorgte vor die Sicherheit ihrer Länder und Kauffahrer, lernte, daß sie nur durch Flotten und Seemacht ihren Feinden widerstehen konnten, und begriff, daß es möglich sey, die Kräfte eines Seestaats, der schon zuweilen stark gewesen, wieder auf einen festen Fuß zu setzen. Durch ihre Sorge vor die Seemacht, erweiterte sie den brittischen Handel und Namen, und erhielte sich gegen die große spanische Macht.

Cromwell machte sich zur See furchtbar; nach ihm ist die Seemacht von Groß-Brittannien immer gestiegen. Die Söhne und der Vetter Carls des Iten, und mit ihnen viele der vornehmsten der Nation, sahen das Seewesen vor ihr übriges Hülfsmittel an. S. Kaper.

Carl der IIte brachte, als er auf den Thron kam, einen besondern Hang zum Seewesen mit darauf. Er liebte und bearbeitete es in allen Theilen, und durch dieses Beyspiel ward bey den Großen, die Neigung dazu erhalten und befördert. Seine Geschichte meldet, daß er im Bau und Fahrt des Schiffes sehr erfahren gewesen, und beständig darauf studiret habe.

Wenn man gleich den Seestaat in Verfall zu seyn glaubte, so erschien er den Feinden bald darauf fürchterlich. Sein Grund muß fest seyn. Man sagt die Macht sey heute dreymal so groß, als sie vor hundert Jahren gewesen.

Das Land hat nicht alles, was zum Schiffbau gehöret. Man schlug schon oft vor, die Canadesischen und Virginischen Wälder zu gebrauchen, und baut jetzt wirklich Schiffe in diesen Gegenden. Der Handel ersetzt freylich das, was eine verborgene Staatskunst dem Lande und den Colonien entzieht, wenn es nicht alles braucht, so zum Schiffbau nöthiges in den ungeheuren Wäldern stehet und aufzusuchen wäre. Aber er ersetzt doch nur das, was man muthwillig vernachläßiget hat. Man hat beständig eine große Menge von Materialien zum Bau und Ausbesserung der königlichen Schiffe bey der Hand, und es wird von Zeit zu Zeit in den königlichen Forsten Holz zum Schiffbau geschlagen. Besonders ist dieses nach dem Frieden geschehen, da die Dänen die Ausfuhre des Holzes aus Norwegen verboten. Seit der Zeit ziehet man die Virginischen

und

und Canadesischen Wälder in besondern Betracht.

Die Hafen sind überhaupt zu reden sicher und gut. Die Kohlenschiffe geben Seeleute her, und die Acte der Königinn Anna von der Schifffahrt, welche alles durch einländische Schiffe auszuführen befiehlt, verschaffet mittelbar dem Staate eine reiche Fundgrube von geschickten Matrosen und Schiffern. Alles wird hier angewandt, die Theorie und Praktik der Schifffahrt höher zu treiben. Hat man es so weit gebracht, als die Nation vor ihre Mühe verlangen kann? Dieses könnte eine Untersuchungs-Materie vor eine Committe im Unterhause werden.

Groß-Brittannien hatte im letzten Kriege mehr als pier hundert Schiffe, darunter hundert und funfzig von der Linie. Ihre Eintheilung ist unter dem Worte Rang vorgekommen. Die ganze Besorgung der Kriegsschiffe stehet unter der Admiralitäts-Commission, diese hat in dem ganzen Reiche ihre Unter-Gerichte deren siebenzehn sind, und bestehet selbst aus vier Personen.

Zu Friedenszeiten wurden dem Könige sonst ordentlich nicht mehr als acht bis zehen tausend Mann Matrosen verwilliget. Sie waren auf den Schiffen vertheilet, die sich in See, die Küsten und Schifffahrt in den europäischen und indischen Gewässern zu decken, auf gewissen Posten befanden, von welchen sie nach der Hand durch andere abgelöset wurden. Alle Matrosen dienen auch zum Dienste der Werfte, der Ausbesserung der alten und Erbauung der neuen Fahrzeuge, und zur Hafenwacht. Im Jahre 1771 aber wurden dem Könige fünf und zwanzig tausend Matrosen, worunter sechs tausend sechs hundert und vier und sechzig Soldaten sind, bewilliget. Die Zahl der Matrosen und Seesoldaten stieg mit dem letzten Kriege über achtzig tausend. Für die abgedankten Matrosen und Seeleute wurde gesorgt, theils, wenn man ihnen zum Niederlassen als Handwerker Gelegenheit verschaffte, und dreyjährige Befreyung von allen Abgaben ließ. Nach dem Frieden blieben hundert und vierzig Schiffe in Commission, das ist besetzt, die schlechten schadhaften wurden verkauft. In America sollte jeder See-Officier, Soldat und Matrose,

so allda gedienet hatte, zu seiner Einrichtung Land, nach Verhältniß des Ranges den er bekleidet hatte, erhalten.

Unter dem Titel Pressen habe ich gesagt, daß man im Reiche nur neuerlich Unruhen deshalb verspüret. Man hat seit dem Anfange des letzten Krieges angefangen, Handgeld, so die Krone hergab, oder auch von einzelen Personen durch Unterschrift zusammen gebracht ward, mit Erfolg zu bezahlen.

Die Schifffahrts-Acte unter der Königinn Anna, wegen der Ermunterung der Seeleute besaget, daß sich alle Unterthanen des Königs von achtzehn bis vierzig Jahren, freywillig zum Seedienst, wenn sie dazu geschickt wären, bis auf die Zahl von dreyßig tausend einschreiben lassen sollten. Man setzte ihnen einen jährigen Gehalt, außer demjenigen aus, was sie, wenn sie wirklich Dienste thun, erhalten. Einen Theil des Gehalts konnten sie ihren Weibern, Freunden aussetzen, in allen Prisen sollte ein solcher einregistrirter Seemann doppelt so viel als ein anderer erhalten, der nicht eingeschrieben, und er sollte dabey zu keiner andern Bedienung im Lande als Jury Collektors, Militz und dergleichen gehalten seyn.

Groß-Brittannien hat prächtige Spitäler und Anstalten für Matrosen, die preßhaft geworden, Waisenhäuser für die anwachsende Seeleute, und Schulen vor dieselben. In Greenwich ist die Niederlage der Meßkünstler die der Schifffahrt dienen. Hier ist die Sternwarte, wo Halley den Himmel, mit denen durch Neutons Anleitung verbesserten Sehröhren, beobachtet.

Man merke, daß man den ersten Meridian hierdurch ziehet, den die Britten auf der See gebrauchen.

Ich habe unter dem Artikel Admiral gesagt, daß die Flotte des Königs, wenn sie in See gehet, drey Eskadern, als die rothe, blaue und weiße habe.

Die Kriegsschiffe, welche nicht im Dienste sind, liegen in Deptford, Wollwich und Cherneß. Zu Chatam, Rochester, Portsmuth und Pleymuth, Suthamton und Harrwich, sind Werfte, Docken und Magazins, Reeperbahnen, Schmieden, in einigen Orten Stückgiessereyen, Pulvermühlen und alles das angelegt, was zu Erbauung und Antackelung der Schiffe gehöret.

ret. Auf jeden Platz sind Intendanten, geschworne Zimmerleute, Schatzmeister, Commissarien der Lebensmittel angeordnet. Jährlich laufen Schiffe zum üben der Matrosen aus, auf welche die königlichen Prinzen gestiegen. Man hält jährlich Musterungen und besichtiget die Werften und Magazine. Im Jahre 1773 hat der König selbst bey Portsmuth ein Schiff bestiegen, den Uebungen beygewohnet, und ein in dieser Absicht eingerichtetes Seegefechte halten lassen.

Ueberhaupt hält man die englische Schiff=Bauart zu Kriegsschiffen vor die beste. Ihre Schiffe sind spitzig, lang, von feinem Modell, gute Seegler, steuern trefflich und bleiben am Winde. Der Royal Georg von hundert und zehn Canonen, dieses riesenmäßige Gebäude hatte das Lob, daß es wie eine Fregatte steuerte; die Britania von gleicher Größe, war vielleicht nicht so gut.

Man will, daß die Britten diese und andere große Fahrzeuge, deren unbequemes sie wohl einsehen, nur darum haben, um auch hierinnen ihren Nebenbuhlern, den Franzosen, etwas entgegen zu setzen. Noch muß ich wegen der englischen Schiffe bemerken, daß sie nach Verhältniß nicht so stark bemannet sind, als die Französischen, und daß die Engelländer diese Einrichtung, welche der im Anfange des letzten Krieges durchs Kriegsrecht verurtheilte Admiral Byng so weit tadelte, daß er behauptete, eine Flotte von gleicher Anzahl Schiffe der Britten, könne gegen eben so viel Französische nicht bestehen, hierdurch vertheidiget, daß es vortheilhafter sey, mit gleich viel Mannschaft drey als zwey Schiffe in See zu schicken, daß die Schlachten seltener zu Wasser als zu Lande sind, daß zu viel Leute im Gefecht selbst nur Hindernisse und Verwirrung machen, daß man zu ihren Lebensmitteln großen Platz verlange, und daß die Gesundheit kleinerer Maadschaften besser erhalten werde. Die Britten haben noch einen Vortheil, den wir unter dem Artikel Canonen berührt haben. Sie führen nämlich kürzere Stücke, dadurch erhalten sie außer dem, so ich aus dem Herrn Rabins anführete, den Vortheil, daß man mit geschlossener Stückpforte laden kann, welches sowohl denen, die bey den Canonen als

dem Tauwerk handthieren, und nicht weniger denen Officiers auf den Zwischen-Verdecken Bedeckung giebt. Die Engelländer versprechen hergegen, wenn ihre Stücke etwan nicht so weit als die feindlichen tragen sollten, sich so bald als sie können, so nahe als nöthig herzu zu machen. Wirklich haben sie vor Französische genommene Schiffe, ganz neue Canonen nach ihrer Art giessen lassen. Nach der Unterschrift des letzten Friedens von 1762 wurde ein Verzeichniß der englischen Seemacht bekannt gemacht, wie es an dem Tage, da diese vor sich gieng, wirklich gewesen.

Im Dienste.

3 Schiffe von 100 Canons.
11 = = = 90=84 =
59 = = = 80=64 =
41 = = = 60=50 =
44 = = = 44=30 =
47 = = = 30=24 =
57 Schaluppen v. 18=8.
6 Bombardier Gallioten.
11 Brander.
3 Jachten von 10=8.
3 Proviantschiffe.
Summa 285 Schiffe.

Außer Dienst und auf dem Stapel.

7 Schiffe von 110=90 Can.
14 = = = 80=64 =
13 Schiffe von 60=50 Can.
9 = = = 44=30 =
5 = = = 28=24 =
1 Jacht von 10 =
Summa 46 Schiffe.

Auf den Werften.

1 Schiff von 100 Canonen.
2 = = = 90 = =
7 = = = 74 = =
1 = = = 60 = =
1 = = = 50 = =
1 = = = 28 = =
Summa 13 Schiffe.

In der Havana eroberte Spanische.

5 Schiffe von 70 Canonen.
4 = = = 60 = =
3 = = = 24=20 =
2 neue auf den Werften.
3 Schiffe von 70=60 bey Havana versenkt.
Summa 17 Schiffe, folglich zusammen 361.

Ich muß noch als eine Bemerkung anführen. Der bis 1763 geführte Krieg habe dem Lande ein mal hundert und vier und achtzig tausend acht hundert und drey und neunzig Leute gekostet, von diesen sind neun und vierzig tausend sechs hundert und drey und siebenzig übrig gewesen, von denen aber, welche abgegangen sind, nur ein tausend fünf hundert und zwölfe vor dem Feinde,

Feinde, die übrigen an Krankheit gestorben oder sonst vermißt worden. Welch ein Aufwand? Man muß wirklich aus der Erhaltung der Menschen ein größer Studium machen, und dem großen Feinde der Menschlichkeit der Krankheit, die durch den Krieg mächtig, und durch Betrug im Verpflegungs-Werke wüthend wird, wirksamer wiederstehen.

Die letzten Nachrichten sagen, daß man dieses Jahr die Maadschaften der in den Hafen liegenden königlichen Kriegs-Schiffe auf die Hälfte gesetzt habe.

Die See-Macht der vereinigten Niederlande wird durch Admiralitäts-Collegien regieret, welche von dem Admiral-General nnd den Staaten abhangen. Diese Collegien sind 1) daß von der Maaß, 2) von Amsterdam, 3) von Middelburg, 4) von West-Frießland und Nord-Quartier in Enkhuisen oder Horn, 5) von Frießland in Harlingen. Diese Collegien bestehen aus Abgeordneten der Provinz und Städten. Jedes derselben hat See-Officier unter sich, daß von der Maaß einen Vice-Admiral, neun Capitains u. s. w. Die drey ersten haben einen Admiral-Lieutenant, den man auch Admiral nennet, einen Vice-Admiral, Schut by Nacht, nebst Capitainen und niedern Officieren. Amsterdam das stärkste, hat drey und dreyßig Capitaine, vier und zwanzig Commandeurs oder Capitain-Lieutenants. Die Collegien von Nord-Quartier und Frießland haben keine Admirale, sondern allein jenes neunzehen, dieses vier Capitains unter sich.

Diese Admiralitäts-Collegien, müssen alles, was zur Sicherheit der Kauffahrer sowohl, als der Bequemlichkeit ihres Einlaufens in Hafen, Ströme, oder sonst erfordert wird, besorgen, sie rüsten Kriegs-Schiffe zu ihrer Bedeckung gegen Feinde und Räuber aus, und schaffen in Krieges-Zeiten, die ihnen von den allgemeinen Staaten vorgeschriebene Anzahl Schiffe herbey. Sie genießen zum Behuf dieser Kosten Abgaben von einkommenden und auslaufenden Schiffen, die sie selbst erheben lassen. Wenn ihr Aufwand in Kriegs-Zeiten steiget, so steigt auch das, was sie von den Schiffen fordern nach Verhältniß, und wenn dieses nicht zurei-

zureichend scheinet, tragen die Provinzen eine Beysteuer hinzu, welche jede Admiralität an die allgemeine Rechnungs-Kammer des Staats berechnen muß.

Die Staaten oder Stände einer jeden Provinz besetzen, die in denen Collegien aufgegangene Admirals- und Capitains-Stellen. Die geringern Stellen besetzen die Collegien nach Mehrheit der Stimmen. Die Capitains ernennen ihre Steuerleute und geringere Schiffs-Officier. Der Gehalt der See-Officier ist geringe, und der erwartete Vortheil fließt ihnen durch die Verpflegung der Seeleute zu, wofür sie bezahlt werden, und die Lieferung thun. Inzwischen sieht der See-Staat der Holländer ziemlich vernachläßigt aus. Vor hundert Jahren fochte Opdam mit hundert und drey Kriegs-Schiffen gegen den Herzog von York. Jetzo ist die Zahl der Kriegs-Schiffe sehr unbeträchtlich. Im Jahre 1738 hatte man sich auf zehen Schiffe gesetzt, welche die Admiralitäts-Collegien zum Schutze ihrer Kauffahrer unterhielten. Man hat nachher vermehret und verbessert. Im Jahre 1762 bestand die Flotte aus fünf Schiffen von sechzig, zehen von funfzig, fünf Fregatten von vierzig, fünf mit sechs und dreyßig, und fünf mit zwanzig Canonen. Zusammen dreyßig Fahrzeuge. Sie erschien mit siebentausend und neunhundert Mann besetzt. Man weiß, daß die Admiralitäten in Krieges-Zeiten vierzig bis funfzig Schiffe ausrüsten. Es ist bekannt, daß Holland von allem zum Schiffbau gehörigen nichts erzeiget, dem ohngeachtet, schafft der Handel so viel, daß der Schiffbau eine der besten Manufakturen des Landes ist, und daß sie vor jeden bauen, der ihnen Bestellung giebt.

Wenn heute jemand unversehens Holland zur See angriffe, würde man sehen, in wie weit diese Veranstaltung zuverläßig sey, und wie wenig würde dieses denen Flotten der Ruyter und Tromp und Witsen ähnlich sehen. Ich sage nicht, daß die Republik entwaffnet und besiegt von dem Kampf gehen werde, aber sie würde den ersten Stoß schwer ausspariren. Ich glaube auch eben so wenig, was man von den Werften in Sardam sagt. Sie würden, wenn sie sechs Monat vorher benachrichtiget worden,

ein

ein Jahr durch täglich ein Schiff vom Stapel schicken.

Die ostindische Compagnie, welche einen besondern Staat im Staate ausmacht, ist an sich eine See-Macht. Sie hatte schon vor geraumer Zeit bis hundert und funfzig Schiffe von zwanzig bis sechzig Canonen außer funfzig kleinern. Man lobet ihre Zimmerleute, besonders wegen der guten und hurtigen Arbeit, ihre Stärke ist aber in einer ungemeinen großen Anzahl von Besitzungen zerstreuet. Sie hat ohne das es Folge auf die Republik gehabt in unsern Zeiten mit den Chinesern in Ceylon, mit dem Bassa von Bassora, mit den Arabern und der indischen Compagnie der Engelländer gekriegt. In Kriegs-Zeiten und bey Bedürfnissen des Staats hat sie zehen ja zwanzig Schiffe zum Dienste des Landes hergegeben. Verschiedene Staatskundige, beschreiben, uns die Stärke dieses Staats im Staate sehr unbeträchtlich. Zuerst tadeln sie die zu schwache Besetzung der Fahrzeuge, welche doch wegen ihrer Bauart viel Maadschaft erfordern, und keinen geschickten Sarter haben, überhaupt zu kurz seyn sollen.

Ihnen zu Folge würde man auch mit ihren Besitzungen mit der auf dem Hoffnungs-Vorgebirge den Anfang zu machen, leicht fertig werden. Ihre Niederlagen haben in Indien weder Schiffe noch Besatzung genug, wenn sich eine Macht allda finden sollte, wie die Portugiesen und die Compagnie im Anfange ihrer Festsetzung gewesen.

Rußlands See-Staat, verdienet des Staats-Gelehrten und des Philosophen ganze Aufmerksamkeit. Dieser stieg, wie ein Eyland, als ein Wunder empor, fieng an zu sinken, erhob sich aber bald wieder, und zu der Zeit, da man noch stritte, ob die Russen wirklich Genie zur Schifffahrt hätten, so war es wirksam genug, einen Entwurf, wie man von Petersburg aus, Griechenland und Constantinopel zu Wasser angreifen sollte, zu entwerfen, und der See-Staat war stark genung es zu unternehmen. Die Besorgung der Flotte stehet unter dem Admiralitäts-Collegium in Petersburg, welches über alles, was zum Seewesen gehöret, und über die an großen Strömen liegenden und zum Schiff-Holz bestimmten

Waldun-

Waldungen die Aufsicht hat. Es hat verschiedene andere unter sich, und überdem noch im Reiche verschiedene besondere Rechnungs-Stuben, als in Cronstadt, Archangel, Casan, Astrachan, zu Woronesch, zu Tourov ꝛc. Der See-Staat von Rußland hebt sich unter Peter dem ersten unstreitig an. Seine erste Flottille erschien 1695 bey Assof, wo er die Türken schlug, (siehe Assoff. Meer). Er arbeitete ungesäumt an der Vergrößerung des See-Staats. Diese und die Begierde sein Reich durch den See-Handel zu bereichern, brachten ihn an die Ost-See, wo er sich fest setzte. Die Kauffahrtey-Schiffe selbst, dergleichen die Russen auf ihren See, Flüssen, und an den Küsten gehabt hatten, wurden verbessert. Er fand in seinem Reiche alles, was zu Erbauung der Schiffe nöthig war, und suchte sich auswärts Lehrer vor sich selbst, und Führer seiner Schiffe. Peter selbst hat dreyßig Schiffe von der Linie, Fregatten und viele Schiffe von allerley Namen erbauet, welche alle von russischen Unterthanen bedienet wurden. Unter Catharina und Peter dem zweyten verfiel der See-Staat. Als Anna 1734 Danzig belagern ließ, konnte sie kaum funfzehen Schiffe von der Linie aufbringen. Die Kaiserinn Anna, brachte den See-Staat wieder empor. Elisabeth hat mehr gethan, und wir sehen jetzt die Früchte davon. Die Flotte hat einen Groß-Admiral, drey Vice-Admiral, drey Contre-Admirals oder Schut by Nacht. Der erste hat Feld-Marschalls, der Admiral, General en Chef, ein Vice-Admiral, General-Lieutenants, und der Schut by Nacht, General-Majors Rang. Peter der erste hat zu der Marine so wichtige und gründliche Einkünfte bestimmet, daß sie sich, nachdem sie unter Catharina und Peter dem ersten sehr gefallen, mit viel Stärke und Lebhaftigkeit wieder erheben konnte.

Die See-Capitains haben drey Classen. Die aus der ersten haben Obristen; die aus der zweyten Obrist-Lieutenants; die aus der dritten Majors Rang. Die Schiffs-Lieutenants sind den Hauptleuten der Feld-Regimenter im Range gleich gesetzt. Es erhält das Reich beständige Matrosen. 1746 waren sie siebentausend siebenhundert

dert und ein Mann ſtark. Schon 1762 hatte Rußland zwey und dreyßig Kriegs-Schiffe, nebſt dazu gehörigen kleinern Jachten, Packet-Booten, Schaluppen, dabey Bombardier-Gallioten und Prahmen, hundert Galeeren und eine große Anzahl Kontſchibaſſen, achttauſend Matroſen zu den Schiffen, vierzehnhundert zu der Galeeren-Flotte, ohne See-Soldaten deren dreytauſend waren.

Rußlands Hafen, der von Archangel ausgenommen, ſo an der weißen See iſt, liegen bisher nur noch an der Oſt-See. Die vornehmſten ſind Petersburg, mit dem vor ihn liegenden Cronſtadt, Riga und Reval. Werfte und See-Magazine ſind Petersburg, Cronſtadt und Archangel. Die Galeeren liegen in Petersburg; die Kriegs-Schiffe in Cronſtadt und Reval.

Man bemerket nicht unrecht, gewiſſe bey Einrichtung des See-Staats gemachte Fehler. Cronſtadts Hafen hat ſüß Waſſer und macht faule Boorde; Archangel iſt zu weit entfernt, man hat Mangel an guten Baumeiſtern, und noch einen unſchicklichen Sarter an denen bey gegenwärtigem Krieg in der mittelländiſchen See erſchienenen Schiffen gefunden. Die archangelſchen Werfte verarbeiten viel Tannen, ſo nichts taugt. Peter hat ſchon einen Hafen bey Rogerwick in Eſthland anzulegen angefangen, welcher noch in der Arbeit iſt. Die Abſicht des ruſſiſchen Monarchen war, ſich an der Oſt-See feſt zu ſetzen, durch das ſchwarze Meer in das Mittelländiſche zu gehen, und auf jenem vermittelſt einer guten Flotte Meiſter zu ſeyn. Zu dem Ende wurde bey Woroneſch ein trockener Hafen angelegt, und ein anderer bey Taganrocke gebauet. Die unglückliche Begebenheit beym Pruth aber machte alle Bemühungen auf dieſer Seite unnütz, obgleich der ganze Entwurf ſehr richtig und groß war. Der Ladoga verbindet den Ocean mit dem caſpiſchen Meer. Man ſiehet, daß das Projekt jetzo wieder vorgekommen, und daß man von Petersburg aus den Weg ins Schwarze durch das Mittelländiſche zu verſuchen, im Werke gehabt. Ohne gute See-Officier iſt die Marine nicht auf beſſern Fuß, als eine Armee die von ſchlechten Generalen

ralen geführt zu werden, das Unglück hat. Da nun der Umfang deſſen, was ein See-Officier aus andern Wiſſenſchaften zu lernen hat, ſehr groß iſt, und da man eingeſehen, daß er ohne dieſe aus andern Wiſſenſchaften entlehnte Begriffe ſeiner geringern Hand-Uebung wegen noch ſchlechter, als der Matroſe ſeyn würde, ſo hat dieſer Punkt dem großen Geiſt des Stifters nicht entgehen können; er hat nicht erwartet, daß ein glücklicher Zuſammenlauf von Urſachen das See-Genie über ſeine Nation verbreiten ſollte. Er hat nicht darauf gewartet, daß ſie ſich ſelbſt patriotiſch oder aus Eitelkeit unterrichten ſollten; ſondern er hat eine Navigations-Schule in Moskau angeleget, und mit ſtrengem Ernſt darauf geſehen, daß die Schüler das Handwerk lernten. Ein Theil der Schule kam nach Petersburg; jetzt iſt ein Corps von dreyhundert und ſechzig Leuten daraus geworden, die alle Edelleute ſeyn müſſen. Die oberſte Claſſe iſt von hundert und zwanzig Gardes-Marines, und ſoll alle Sommer auf denen zur Uebung der Matroſen auslaufenden Flotten mitgehen. Das ganze Corps iſt in drey Compagnien vertheilet, hat einen Capitain vom erſten Range zum Oberaufſeher, und alle nöthige Lehrer in Wiſſenſchaften, Künſten und Sprachen. Mehr Uebung, beſſere Hafen, weniger National-Stolz, werden alles zur Vollkommenheit bringen, wofern dergleichen vor menſchliche Kräfte iſt.

In dem jetzigen Kriege haben die Ruſſen auf den Rheeden, wo ſie den See-Krieg führeten, ſelbſt Schiffe und Galeeren erbauet. Nachdem der Congreß von Bucareſt zerriſſen war, hatte Rußland im Archipel folgende Seemacht. Siebenzehn Schiffe von der Linie, jedes mit faſt ſechshundert Mann, dreyzehn Fregatten davon fünfe von vier und vierzig Canonen, drey von acht und dreyßig, und fünfe von zwey und zwanzig, außer drey von den Engelländern erkauften von zwanzig Canonen und hundert und zwanzig Mann, vierzehn oder funfzehn Schiffe mit Raguſern oder Dulcignoten von ſieben Canonen und funfzig bis ſechzig Mann, drey Gallioten von zwanzig Ruder und hundert und dreyßig Mann. Endlich dreyßig kleine Schebecken, worauf zuſammen ohngefähr

zwey-

zweytausend Griechen, folgends war die ganze Macht vierzehn tausend National-Russen, und dreytausend und fünfhundert Griechen und Albaneser.

In Reval lagen in der Mitte des Jahres 1773 acht und zwanzig Schiffe von der Linie, davon vier von vier und siebenzig Canonen. Die See-Macht bestand überhaupt wenigstens in vierzig Schiffen von der Linie, ohne die Fregatten und viele andere Fahrzeuge. Die meisten derselben sind von geschickten englischen Baumeistern gezimmert, und werden von brittischen oder dänischen Officieren geführet. Voriges Jahr 1772, hatte der Admiral Knowles bey Ismailow, eine Flottile mit vieler Mühe erbauen lassen, welche aber bis jetzo noch nicht, gegen die größere Macht der Türken im schwarzen Meere, figuriren können. Mehreres, so hieher gehören kann, suche man in der Vorrede.

Curland, welches ich bey der Ost-See nicht vergessen kann, hatte unter dem Herzog Jacob vier und vierzig Kriegs-Schiffe und eigene Colonien in America gehabt. Zum Andenken dieser Flotte findet man noch die curländische Flagge unter den andern im Gemählde.

Dännemark, hat vortreffliche Hafen, und in verschiedenen Arten von See-Handlungen, gute Schulen vor Matrosen, treffliches Bau-Holz in Norden, und den größten Theil von dem, was zum Schiff-Bau gehöret. Die königliche Flotte bestand 1759 aus vierzig Schiffen von hundert bis funfzig Canonen, eilf Fregatten von vierzig bis achtzehn Canonen, acht Schnauen, einigen Prahmen und Gallioten. Hierzu ist 1759 die Galeeren-Flotte von dreyßig Seegeln gekommen, welche nach der Hand vermehret und vermindert worden. Anno 1762 war die Flotte hundert und sechs und funfzig Seegel, die Schiffe von sechs und neunzig bis funfzig, und die Fregatten von vierzig bis achtzehn. Man hat hier die Prahmen und schwimmende Block-Häuser zu Vertheidigung der Hafen und See-Ufer erfunden. Ueberdem hatten die Handlungs-Gesellschaften noch armirte Schiffe. Ueberhaupt ist Dännemark zur See bekannt, und hat berühmte Generals gehabt, ihre Schiffe sind die stärksten am Baue in Norden.

Der Staat hat ein besonderes Corps Matrosen, und eine sogenannte Holms-Division, welche aus zum Schiffbau erforderlichen Handwerkern bestehet. Ueberdem sind alle dänische See-Fahrer in königlichen Diensten eingeschrieben, über zwanzig tausend stark, in zwölf Districte, halb in Dännemark, halb in Norwegen vertheilet, sie haben ein kleines Jahr-Geld. Es hat der Staat Cadets, Akademie und Schiffahrts-Schule vor angehende Officier, und das ganze Seewesen wird von einem Collegium besorget. Die Würden der Admirale u. s. w. sind beständig im Gange. Coppenhagen ist der Platz der Flotte, und der alte und neue Holm allda sind mit den Vorraths-Häusern, so alles enthalten, was zum Schiffbau gehöret, versehen. Die Galeeren werden bey Friedrichswaren in Norwegen und bey Nybor in Seeland besorgt.

Diese Einrichtung hat in der Revolution kein ander Ansehen gewonnen. Die Neuerungen oder Abstellungen der Neuerungen sind hier nicht beträchtlich gewesen.

Schwedens See-Macht, hat sich nach Carl dem zwölften nicht erhohlet; seine Schiffe sind von französischer Bauart. Die Flotte bestand 1760 in acht und zwanzig Schiffen von der Linie, von neunzig bis zwey und vierzig Canonen, vom ersten bis sechsten Range, zwölf Fregatten von vierzig bis sechs und zwanzig, drey Brigantinen von dreyßig bis achtzehn Canonen, vier Schaluppen von dreyßig Canonen, einigen Prahmen, Huckers, vier und zwanzig Brandern und Bambardier-Gallioten. Ueberdem ist eine Galeeren-Flotte unter dem Könige Friedrich den ersten angelegt, sie bestand aus vierzig Fahrzeugen groß und klein. Es hat gute, und wenigstens kostbahr genung befestigte Hafen, der vornehmste ist der von Carlscron vor die Haupt-Flotte. Der Hafen liegt eigentlich zwischen Arspon und Storkoe, ist sehr geräumig, und durch die Citadellen Königsholm und Drotingskiar gedeckt. Man errichtet jetzt eine neue Docke, in welcher die Flotte trocken liegen wird. Hierzu wird ein großes Becken von der See abgedeichet und ausgetrocknet.

Digitized by Google

Zu Sirenborg ist ein Dock vor Galeeren angelegt, welche im finnischen Busen, wegen der Nachbarschaft, gute Dienste thun können.

In Gothenburg liegt die zweyte; in Stockholm die dritte Eskadre. Die Admiralität hat ihren Sitz in Carlskrona, unterhält ein beständiges Corps von zwanzig tausend Matrosen, so von den Inseln und See-Distrikten geliefert werden. Auch hat man ein See-Cadeten-Corps. Alles zum Schiffbau nöthige, bis auf den Hanf, der da allein fehlet, bringt das Land hervor, wiewohl sie doch deutsches Eichen-Holz und Blanken kaufen.

Beyde Sicilien hatte vor einigen Jahren zwey Kriegs-Schiffe, zwey Fregatten, vier Schebecken und einige Galeeren zu Vertheidung der Küsten. Die Flotte schickt in ihre benachbarten Gewässer gegen die barbarischen und andere See-Schäumer zum Kreuzen aus. In Sicilien liegen außerdem noch sechs Schebecken.

Genua. Dieser Frey-Staat, welcher um die Hälfte des zwölften Jahrhunderts den Spaniern drey und sechzig Galeeren, und hundert und sechzig Schiffe zur Hülfe schicken konnte, hat nichts mehr als sechs Galeeren, die zum Getraide-Transport aus beyden Sicilien, und zu Spatzierfahrten der Damen dienen. Es war einmal eine See-Macht, welche nicht nur im Archipel und den italienischen Gewässern den Meister spielte, die Crimm an dem schwarzen Meere nebst anderen Plätzen besaß, sondern auch denen großen Staaten, als Frankreich, und andern, Krieges- und Transport-Schiffe hergab. Ihre Nebenbuhlerinn, Venedig, hat sie geschwächt. Die Umstände der Handlung haben durch die Aenderung des Stapels der indischen Waaren und der Einwohner Kaufmanns-Geist in ein Nichts verwandelt, ob sie gleich ein Doria schon einst in schlechten Umständen fand, und von den Schutz-Gerechtigkeiten frey gemacht hatte.

Noch im spanischen Erbschafts-Kriege, hat sich der Herzog von Turfi ein gebornner Genueser aus dem Geschlechte der Doria, mit seinen eigenthümlichen Galeeren in der burbonischen Partey berühmt und nützlich gemacht, und seine Galeeren nachmals an Genua verkauft, nachdem die darinn

handelnden Mächte wechselseitig dieser Unternehmung wegen auf einander eifersüchtig waren.

Venedig hatte vor einigen Jahren vierzehn Kriegs-Schiffe nicht in See, sondern in dem Hafen und Zeughäusern des Arsenals, zwanzig Galeassen und fünf und zwanzig Galeeren. Im Kriege kann es stärker erscheinen. Die Anstalten zum Schiffbau, und die Docken sind so berühmt, wie das Arsenal. Die Flotte hat einen Capitano-Generale zum Oberhaupt; unter ihm stehen der Proveditore-Generale, der beständig bleibt, und gleichsam der Aufseher des Capitano di Mare ist; der Capitano del Golfo. Den General der Galeassen, unter welchem die sogenannte Gubernatori de Galeazze oder ihre Capitains allein stehen; ferner den General der Galeeren, der zugleich Intendant ist. Diese Stellen sind aber nur in Kriegs-Zeiten besetzt. Der Staat hat ferner vier Capitains auf vier Galeeren da Banawaglie, und vier andere mit eben so viel da Contemnati. Alle Galeeren werden von Edlen geführet, denen man die Titel sopra Comiti giebt. Sie können alle niedere Stellen auf ihren Fahrzeugen besetzen, sie müssen sie aber bemannen.

Das Arsenal ist drittehalb italienische Meilen im Umfange, und enthält außer den Rüst-Kammern, Docken, Pulver-Kammern und Kugel-Vorräthen, auch alle zu Ausrüstung und Bau der Schiffe gehörige Häuser, Arbeits-Plätze, und Maschinen, Schmieden, Reperbahnen, Teer, Docken, Werfte, und die Wohnungen der Arbeiter der tausend gerechnet werden. Zwey Nobili haben die besondere Aufsicht darüber. Die Republik ziehet das nöthige Holz aus Istrien, Friaul und der Insel Curzola. Auf Corfu hat die Republik beständig eine Flotte von Hochboords und Galeeren unter dem Proveditor, überdem sechs Galeeren und einige armirte Schiffe in Golfo. Der Officier, der sie commandirt, ist der Gubernator des Golfo. Er bekleidet diese Würde, die nach dem General-Capitain die erste der See-Macht, nur fünf Jahr.

Toskana hat einige Schiffe und vier bis fünf Galeeren, in der Darsena oder innern Hafen von Livorno, und es läßt sie unter Anführung der Stephans-

phans-Ritter wieder die See-Räuber auslaufen. Es ist glaublich, daß der See-Staat anwachsen werde; man bauet da, und hat neulich noch viele Mühe auf die Hafen verwandt. Die vorigen Groß-Herzoge haben zwanzig Kriegs-Schiffe gehabt.

Sardinien soll nach dem 1767 gemachten Entwurf zwey und dreyßig Seegel, große Schiffe, Fregatten und Galeeren halten. Letzte liegen in Villa Franca und werden allda auch gebauet.

Der Kirchen-Staat hat einige Galeeren, welche in Civita Vecchia liegen.

Malta hat heute zwey Fregatten von dreyßig Canonen und vier Galeeren, auf welchen die Ritter ihre Caravanen verrichten. Zwey Regimenter der Besatzung von Valette, eines vor die Fregatten, das andere vor die Galeeren, geben Detachements zur Besetzung der Fahrzeuge; die Officier sind Ritter, und die Caravanisten stellen dabey Cadeten vor. Zwey Galeeren-Caravanen gelten drey Fregatten-Feldzüge. Man weiß, daß ihre Verrichtung gegen die Ungläubigen zu kreuzen ist. Malta ist sonst stärker gewesen, und kann es in Gefahr nach Verhältniß seiner Werfte und Zeug-Häuser noch seyn. Der Admiral hat eine Bedienung die sehr viel kostet, aber der Eingang zu guten Compthureyen ist. Ueberdem ist noch ein Capitain delle Galeere vorhanden.

Die Türkische See-Macht, zu welcher Mahomet der zweyte den Grund gelegt, die Selim aber verbessert hat, ist denen Christen lang fürchterlich gewesen. Endlich haben diese den Meister gespielet, und sie ist seit der Zeit, als ihre Kriege gegen Venedig aufgehöret haben von keiner Beträchtlichkeit mehr. Die Ländereyen des Sultan haben indessen die vortrefflichsten Hafen. Ueberfluß an allen Bau-Materialien, Leute genug, und von Alters her gemachte Anstalten, die den See-Staat ansehnlich machen müßten, wenn man sie erhielte. Falsche Staats-Kunst, Geiz der Staats-Diener, und die Faulheit der Ober-Regenten, haben hier mehr als der Despotismus gethan, dem man in der ottomannische Regierung alles üble zur Last leget, ob er gleich wirklich allda nicht eigentlich statt findet, oder die Politiker erklären nicht recht.

Die Schiffe des ottomannischen See-Staats werden, wie die Land-Truppen entweder auf Kosten des Staats, unmittelbar aus dessen Schatz, oder von den Begs-Timaren ꝛc. unterhalten.

Zu Ausrüstung der von der ersten Gattung ist ein Galata bey Constantinopel ein Magazin zu Schiff-Geräthe, imgleichen eines zu Sinope, und mehrere an andern Orten in Griechenland und am schwarzen Meere.

Die Türken rüsteten jährlich einige Hoch- und Nieder-Boords aus, mit welchen der Capudan Bacha oder Groß-Admiral, die griechischen Inseln bereisete, den Tribut einforderte, und die Regierungs-Geschäffte einrichtete. Denn der ganze See-Staat stehet eigentlich unter ihm, er hat einen Lieutenant Terschanah Kiahiasi und den Terschanah Emini unter sich, welcher letztere der Zeug-Meister oder Intendant der Flotte ist. Eigentlich aber sind zum commandieren der Flotte zween Bachas des Meeres im Staate, einer heißt der vom schwarzen, der andere vom weißen Meere, welches der Archipelagus ist.

Die Schiff-Arten in dem ottomannischen See-Staate sind Niederboords, als Brigantinen, Galeeren, Galeassen, halbe Galeeren. Die Hochboords sind groß, nach Art der Gallionen, und haben mancherley Benennungen, einen schweren Sarter und zu oft schlechtes Holz.

Die Ruderer der Galeeren bestehen erstens aus denen Sclaven der Pforte, und denen, welche die Eigenthümer auf eine Reise oder Sommer über vermiethen, und wenn dieses nicht zureicht, so werden aus gewissen Districten aus dem zwanzigsten Hause einer zum Ruder gesetzt, und die übrigen neunzehen müssen ihm sechstausend Aspern geben. Die See-Soldaten werden geworben, und erhalten gleich so viel von einen Sommer als jene. Sie bestehen aus allerley Nationen, überdem gehen Janitscharen und Spahi mit zu Schiffe, wie denn dergleichen in allen Arten der Truppen sind. Gewisse Tiemars legen die Verbindung des See-Dienstes auf, die Inhaber schicken aber meistens nur Knechte. Man klagt jetzo über den Mangel an Leuten. Die Constabler sind ins-

gemein

gemein fremde. Die Capitaine der Galeeren heißen Rais, sind auch meistens Renegaten, und commandieren ihre Seeleute in der Franken Sprache. Zu der Flotte der Pforte stoßen ferner die, welche die Begs in Griechenland unterhalten müssen. Die Dulcignoten, welche in diesem letzten Kriege wieder einige Figur gemacht, aber viel gelitten haben; die Raguser, welche dem Groß-Herren, zwey Schiffe statt des Tributs geben sollten, und die Freybeuter in denen See-Abgaben. Vor diesem war die Hülfe der Tunitaner und Algierer beträchtlich, jetzt aber bekümmern sie sich nicht viel um die Pforte. Ueberhaupt sind diejenigen Schiffe, welche vormals denen Flotten der Türken Hülfe leisteten, mehr zum kleinen See-Kriege, als in der Linie zu gebrauchen. Der jetzige Staat der Flotte ist sehr bedrängt, indem die Russen diejenigen Provinzen und Inseln, daraus die vornehmsten Hülfsmittel herkommen, ihre Hafen beunruhigen und eine Haupt-Flotte durch ihre Brander vernichtet haben. Bey allem diesen aber giebt der Zustand, in welchen sich dieselbe jetzt befindet, zu erkennen, was dieser Staat vermögen würde, wenn er gut regiert wäre.

Nachdem der Congreß von Bucharest zerrissen, und die Feindseligkeiten erneuert worden, war der Capitain Bascha mit dem vornehmsten Theil der Flotte, die nämlich, so in dem Haupt-Arsenal ausgerüstet waren, das ist, mit dreyßig Schiffen, darunter sieben große Hochboords, fünf Schebecken, das übrige Fregatten und halbe Galeeren sind, in das schwarze Meer geschickt.

Japan soll zweytausend Schiffe haben, und warum?

Zum Beyspiel eines Staats, welcher bey guten Hafen, Bau-Materialien, Handel und Matrosen, keine Kräfte zur See hat, und doch vor eine See-Macht gehalten wird, führe ich die Chineser an, welche nach dem Zeugnisse der Jesuiten einen See-Staat von neuntausend neunhundert und neun und neunzig Schiffen haben, von allen diesen aber kann keines einen sechs Pfünder tragen. (S. Flotte).

Ein neu aufkeimender See-Staat verdienet hier seinen Platz, ich verstehe dadurch den Oesterreichischen. Es sind

schon 1750 auf den sogenannten Litorale Anstalten, besonders zu Beförderung des Handels angehoben worden. Zu Trieste ist ein neuer Hafen angeleget, davon bis jetzo nur erst ein Theil, nämlich der Molo fertig ist. Man bauet allhier, so wie in Porto Re, Schiffe, und das, was uns hier zum meisten interessirt, so ist 1770 der Anfang zu einer Krieges-Marine gemacht, welche noch unbeträchtlich ist, aber bey denen vortheilhaften Umständen leicht empor steigen wird.

Wir können die Barbarischen Staaten um desto weniger vergessen, da sie gleichsam beständig im Kriege, mit allen denen Seefahrern leben, welche nicht ihre Freundschaft erkaufen, oder sich ihnen so fürchterlich machen, daß sie ihre Räuberey an denen Fahrzeugen ihrer Nation nicht verüben. Die Geschichte sagt uns, daß die Algierer denen Engelländern im Jahre 1665 eine unglaubliche Anzahl Schiffe genommen. Dieser Staat unterhält heute ohngefähr zwanzig Kriegs-Schiffe, außer denen laufen jährlich viele Armateurs aus, welche dem Staate einen Theil ihrer Beute abgeben. Galee hatte vor drey Jahren zwey Fregatten, eine von dreyßig, die andere von vier und zwanzig Canonen, ohne ihre Freybeuter. Tunis und Tripoli haben gleichfalls ein halb Dutzend Schiffe und lassen ihre Armateurs auslaufen. Der maroccanische See-Staat ist jetzt im Steigen, ich weiß aber nichts zuverläßiges darüber zu sagen.

Ich muß zuletzt noch anmerken, daß man im Fall der Noth, nicht nur die vom Staate zum Kriege gehaltenen Schiffe, sondern auch armirte, das ist, ausgerüstete Kauffahrer oder Fischer-Schiffe in See schicke. Heute können solche dazu gebraucht werden, welche nach der in verschiedenen Staaten gemachten Einrichtung nie anders als mit Canonen in See gehen, da bey andern Nationen aus den Kriegs-Schiffen Kauffahrer gemacht werden. Es war in mittleren Zeiten die Ausrüstung der Handels- und Fischer-Schiffe sehr im Gebrauche, wie ich es unter andern durch das Beyspiel der Flotte Philipp Augusts von Frankreich beweisen kann. Die Alten haben es eben so gemacht. Die von Marseille, nahmen, da

sie

sie vom Cäsar geschlagen worden, bey einer neuen Ausrüstung, die Fischer-Schiffe zu Hülfe; sie bedeckten die Ruder-Bänke, besetzten sie mit allerhand Geschoß und Bogen-Schützen. Vermuthlich sollte dieses Wurfzeug das beste thun, wenn die Fahrzeuge ohne Rostrum, und nicht groß genug zum Anlegen waren.

Im Jahre 1657 hatte der Admiral Carl Gustavs in einem Treffen gegen die Dänen sechs und zwanzig Krieges-Schiffe und zwanzig Kauffahrer, die sich zum Gefechte brauchen ließen. Eine starke Reserve vor einen Staat, aber kein Haupt-Stamm.

Ich verstehe es auch nicht, was die Engelländer von denen Schiffen, welche ihre ostindische Compagnie von denen aus Europa in die indische Gewässer gekommenen Kauffahrern ausrüstet, sich vor Dienste versprechen können, wenn eine ernstliche Kriegs-Begebenheit vorkommt. Die Schiffe, welche gegen den Angria fochten, und die so mit den Franzosen vor der Begebenheit von Pondichery schlugen, waren Königliche.

See-Strecke. Ist ein Theil der See, unter welcher Breite es auch sey.

See-Triften. Heißt alles, was die See auswirft, es sey Schiffbruchs-Gut, Holz und dergleichen.

See-Stuhl. Erfindung des Herrn Frains in Engelland, die Beobachtungen auf dem Schiffe genauer anzustellen, welche wegen des Schockens ungewiß werden. Der Stuhl bestehet aus einer langen Axe mit seinem großen Gewichte am untern Ende, sein oberes Ende wird ohnweit des großen Mastes eben so, wie ein See-Compaß aufgehenkt. Der Stuhl läßt sich um dieses Ende drehen, und mit ihm ein Teleskop. Vermöge dieser Einrichtung kann jemand der auf dem Stuhle sitzt, das Teleskop, nach den himmlischen Körpern richten, und besonders die Eintritte und Austritte der Jupiters-Trabanten bey ihren Verfinsterungen sicher beobachten, obgleich das Schiff in der See hin und her geworfen wird.

See-Uhr. Es ist bekannt, daß die vor die Schifffahrt sorgenden Staaten denen, welche eine zuverläßige Methode zur Bestimmung der Länge zur See

würden angeben können, große Preise bestimmt haben. Spanien setzte dergleichen zu Philipps des dritten Zeiten, so wie die Niederländer und der Herzog Regent in Frankreich aus, am meisten aber that sich Engelland hervor. Der größte Grad der Genauigkeit in der Länge, ward unter dreyßig Meer-Meilen, und die Belohnung auf zwanzig tausend Pf. Sterling gesetzt, auch eine Commission, welche die Angabe der Methode und Werkzeuge untersuchen sollten.

Ich will dieses aus einem englischen Geschichtsschreiber weitläuftiger erkläret, anziehen. Humphrey Ditton und William Wihtson hatten, sagt er, 1714 eine neue Methode, die Länge zur See durch Zeichen zu finden, vorgeschlagen und öffentlich bekannt gemacht. Sie ward dem Hause der Gemeinen vorgelegt, damit es die Sache untersuchen sollte. Es ward eine Committe ernennet, und diese fragte den Sir Isaak Neuton um seine Meynung. Er machte folgenden Aufsatz, den er der Committe übergab. Um die Länge der See zu bestimmen sind verschiedene Vorschläge gethan worden, die in der Theorie wahr, aber auszuführen, schwer sind. 1) Einer ist, durch eine Uhr die Zeit genau beyzubehalten, allein wegen der Bewegung des Schiffes, wegen der Abwechselung der Hitze und Kälte, Feuchtigkeit oder Trockene, und wegen der Verschiedenheit der Schwere, in verschiedenen Breiten hat eine solche Uhr noch nicht können gemacht werden. 2) Ein anderer ist, durch die Eclipsen der Trabanten des Jupiters allein wegen der Länge der Ferngläser, die, wenn man sie bemerken will, nöthig sind, und wegen der Bewegung des Schiffes zur See, können diese Finsterniße noch nicht in diesem Falle dienen. 3) Ein dritter ist, durch die Stelle des Mondes; allein hier ist die Theorie des Mondes zu dieser Absicht nicht richtig genug, sie ist zwar so weit richtig, daß man die Länge innerhalb zwey bis drey Grade, aber nicht auf einen bestimmen kann. 4) Ein vierter Vorschlag, rühret vom Herrn Ditton her, dieser gehet aber mehr dahin, eine beständige Rechnung von der Länge der See zu erhalten, als sie zu finden, wenn sie irgend einmal verlohren werden sollte, wie es bey

trüben

trüben Wetter sehr leicht geschehen kann. In wie weit dieses wirklich angeht; und ob es sehr beschwerlich ist, können die, welche in dem Seewesen erfahren sind, beurtheilen. Man muß, wenn man nach dieser Methode seegeln will, auch wenn man über hohe See gehet, gerade nach Osten oder Westen seegeln, man muß erst in die Breite des nächsten Orts, zu welchen man will, und zwar drüber hinaus seegeln, und dann gerade Ost, oder westwärts sich halten, bis man an den Ort kommt.

Bey den drey ersten Vorschlägen ist eine Uhr nöthig, die von einer Feder regulirt wird, und jedesmal, wenn man die Sonne auf- und untergehen siehet, berichtiget werden muß, damit sie die Stunden des Tages anzeige. Bey dem vierten ist keine solche Uhr nöthig. Bey dem ersten müssen zwo Uhren seyn, diese und die schon oben erwehnte. Der glückliche Erfolg, würde mit Recht Belohnung verdienen.

Bey dem vierten Vorschlage ist es leichter, die Seeleute in den Stand zu setzen, daß sie ihre Entfernung und die Länge der Küsten auf vierzig bis sechzig bis achtzig Meilen wissen, als daß sie das Meer durchkreuzen können ꝛc.

Man kann noch den Artikel Länge hierüber lesen. Man hat nach den Methoden des Sir Isaak Neutons gearbeitet, bequemere Ferngläser, und Stellungen auf dem Schiffe vor den Beobachter gesucht; man hat die Mond-Theorie ausgearbeitet, und auf diesem Wege nach dem Preise der Nation geeifert. So viel ich einsehen kann, ist die Methode, durch eine Uhr, so wie sie im ersten Abschnitt gefordert wird, die Länge zu finden vor dem Schiffer die bequemste, und es ist offenbar, daß man es nach dieser Richtung zum weitesten gebracht habe.

Der Vorschlag Neutons veranlassete einen Mann, Namens Johann Harrison zu Barrow, in der Grafschaft Lincoln, am Humber Fluß wohnhaft, an der Verbesserung der Uhren zu arbeiten, weil alles auf die richtige Messung und Bestimmung des Unterschiedes der Tag-Zeiten an verschiedenen Orten ankommt. Seine Arbeit war von langer Dauer und Fleiß. Er suchte zuerst auf alle Art das Reiben, und denn die

Veränderungen der Pendelſtangen durch die Kälte und Wärme, ſo wie die Aenderungen ſo in dem ganzen aus Metallen zuſammengeſetzten Werke eben daher entſtehen könnten, zu vermeiden. Er verband Stahl und Meßing ſo, daß dieſe Metalle, indem ſie ſich ausdehnten und zuſammen zogen, jedes des andern Wirkung veränderte und aufhob. Schon im Jahre 1726 hatte er zwo Uhren gemacht, die in einem ganzen Monat nicht eine Secunde von einander unterſchieden waren, und an einer hat er in einem Jahre nur ſechs Secunden Fehler gefunden. Er ſuchte alsdenn ſeine Uhren vor die See brauchbar zu machen, er brachte zwey Balancierſtangen an dieſelben an, ſo ſie immer regulirten. Die ganze Maſchine ward wie ein See-Compaß aufgehenkt. Dieſe Uhr wurde auf einer Seereiſe verſucht die ſehr ſtürmiſch war, und hatte in zwölf Wochen nur ſechs und dreyßig Secunden Unrichtigkeit. Im Jahre 1739 gab er eine verbeſſerte heraus, welche bey Kälte und Wärme, und bey gewaltſameren Erſchütterungen als ſie auf der See aushalten konnten, geprüft und genehm gehalten ward. Harriſon arbeitete indeſſen unabläßig fort, und verfertigte eine dritte, welche nur fünf Zoll im Durchmeſſer hatte, und mit ihrem Geſtell einen Cubikfuß Raum einnahm. Er hatte in ſeinen Uhren die Zahl der Räder gemindert, in ſeiner zweyten waren nur zwey, und in der dritten nur eines, er braucht in derſelben ein Schwungrad ſtatt der Balanceſtangen. Die Friktion konnte einen Einfluß auf die Regulatur haben; denn die Räder dienen nur eigentlich zum Aufziehen, welches durch ein angefriſchtes Getrieb alle halbe Minuten geſchiehet.

Das Schwingrad oder Unruh iſt größer und ſchwerer als in übrigen Uhren, und erhält die Ordnung deſto beſſer. Er hatte in ſeiner dritten Uhr nur eine Spiralfeder. Dieſe in der Wärme zu ſpannen, und in der Kälte nachzulaſſen, hat er ein metallenes Thermometer angebracht. Es beſteht aus zwo an den Enden zuſammengefügten Leiſten von Stahl und Meßing in der Kälte werden ſie hohl und laſſen die Feder ſchwinden; in der Wärme werden ſie konver und ſpannen ſie. Man gab ihm von dem großen Preiſe, ſo wie die Acte es mit ſich bringt, Gel-

der

der zu weiterer Arbeit, und 1761 erhielt er Befehl, seine Uhr zu einer Reise nach Jamaika anzuschicken. Sein Sohn gieng wirklich ab, man berichtigte die Uhr nach der Sonne in Portsmouth. Man hatte einen Unterschied der Länge zwischen Portsmouth und Port Rojal auf Jamaika zugeschickt. Während der Reise konnte Harrison die Rechnung des Schiffes Deptford, darauf er mit seiner Uhr war, verbessern, und man fand 1762 im Januar, bey der Ankunft auf Jamaika, daß die Uhr nur fünf Secunden gefehlt hatte. Bey der Rückreise, so Harrison auf der königlichen Schaluppe Merlin that, begegnete er einem Schiffe, welches den Tag zuvor bey der Baake von Scylly vorbey gefahren, und daher seiner Länge versichert war. Die Uhr stimmte vollkommen ein, und sie fehlete, ohngeachtet eines harten Sturms, in Portsmouth nicht mehr als eine Minute sechstehalb Secunde, also sechstehalb Secunde weniger, als die Acte zu dem höchsten Preise annimmt. Man machte dem Herrn Harrison von der Commission Schwierigkeiten, er wandte sich ans Parlament welches ihm günstiger schien. Aber andre Absichten hatten bisher noch immer die Auszahlung des Preises gehindert. Man weiß nicht ob er sie erhalten werde. 1764 hat der junge Harrison eine Reise nach Barbados, auf den Antillen angestellet, und vier und funfzig Secunden die die Uhr von der Bewegung gefehlt, hatte Harrison nach seinen Beobachtungen vorher gesehen. Man glaubt inzwischen bemerkt zu haben, daß diejenigen, welche der Uhr des Herrn Harrisons nicht gewogen sind, Freunde von Irwins Seestuhl sind, der nicht glücklich gewesen.

Der bekannte französische Uhrmacher le Roy und Berthaud, haben gleichfalls Seeuhren fertig gemacht, welche zur Probe eingeschiffet worden. Des ersten seine war bey Gelegenheit einer Aufgabe der Akademie, die beste Weise zu bestimmen, wie die Zeit auf dem Schiffe gemessen werden kann, verfertiget, und der Preiß obigen Herrn le Roy zugefallen, weil seine Uhr auf der Fregatte Flore geprüft und gebilligt worden. Zwo seiner Uhren haben die Länge innerhalb sechs Wochen Fahrt bis auf einen Viertheil Grad gegeben. Arnold

macht die Harrisonischen Uhren in Engelland nach, und verhindert unter andern das Reiben dadurch, daß er Spindeln und Postementer von Rubin braucht. Cumming macht Uhren nach Harrisons Satz in Engelland, welche nicht mehr als drittehalb Zoll im Durchschnitt haben, und ein gewisser Montaigue rühmt sich gleichfalls, die Uhren des obigen Meisters zu verstehen, und eben so gut bauen zu können. Nachdem Collumb das Ey auf den Tisch gestellet, konnte es jeder nachmachen. Bey Gelegenheit und zur Probe dieser Uhren, sind verschiedene Seereisen eigentlich angestellet worden. Harrisons seine ist 1736 auf einer Reise von London nach Lissabon, 1761 auf einer von London nach Jamaika, und 1764 auf einer dritten von London nach Barbados untersucht worden.

Die französischen Uhren sind gleichfalls Proben unterworfen worden. Die erste geschah 1767 durch den Marquis von Courtanvoix, welcher dazu eine eigene Fregatte ausrüsten lassen; des Berthaud seine wurde zu Brest auf der See versucht, beydes dienete sie zu verbessern. Nachdem dieses geschehen, ist des le Roy seine, unter der Aufsicht des Herrn Cassini nach der Insel St. Pierre bey der großen Bank, von da nach Africa, denn nach Cadix, und so nach Brest geführet; da indessen die vom Herrn Berthaud auf Befehl des Hofes, unter der Aufsicht eines Herrn Pingre in America geschickt worden. Von jener Reise haben wir eine gute Erzählung, die mit einer vollständig aus einander gesetzten Beschreibung der Uhren versehen ist, und Anmerkungen über ihren Gebrauch enthält.

Unter dem Artikel Länge ist gesagt worden, daß der Unterschied der Meridiane sie ausdrückt, und daß dieser Unterschied sich ergiebt, wenn man die Stunde von zween Oertern gegen einander hält. Soll also eine von den Seeuhren, so hier erwähnet worden, dazu in der Vollkommenheit dienen, so muß sie genau die Zeit nach Stunden, Minuten und Secunden, und zwar desjenigen Orts angeben, wo sie gestellet worden. Harrisons Uhr mußte in Lissabon oder in Port Royal auf Jamaika die Stunde geben, welche sie in London gegeben haben würde, wenn sie da geblieben, das heißt sie mußte vollkommen

richtig

Digitized by Google

richtig gehen. Wir wollen uns sogleich belehren lassen, wie Cassini hierüber seine Uhren von le Roy probiret habe. Wenn er aber die Zeit von Havre, wo er sie gestellet, richtig hatte, so fehlete ihm doch der zweyte Punct des Unterschieds, nämlich die wahre Zeit auf dem Schiffe. Dieses wird unter dem Artikel Stunden-Tafel erkläret werden; denn Cassini hat dergleichen berechnet, die sehr bequem, und den Gebrauch des Steuermanns angemessen sind.

Die Proben anlangend, so wurden die Uhren in Havre nach einer guten Penduluhr und wiederholten Beobachtungen der Sonnenhöhe und dem Durchgange der Sterne gestellet. Giengen sie richtig, so mußten sie die mittlere Zeit des Mittags bey verschiedenen Beobachtungen der Höhe geben. Da wo die Längen bestimmt sind, als in Cadix, in Brest, durfte man nur den gewiß bestimmten Unterschied der Meridianen gegen den halten, den die Uhren gaben. Da Cassini unter den beyden von le Roy verfertigten einen Unterschied gefunden, so wäre es gut, wenn man vor die Methode die Länge durch Uhren zu finden, zwo dergleichen auf jedem Schiffe hätte. Ihre Abweichungen unter einander würden dazu dienen, daß sich der Pilote nicht zu sehr, auf eine vielleicht unrichtig gewordene verließ.

Man hat übrigens dem Harrison nicht den völligen Preiß der Längen-Acte ausgezahlet, und ihm einige Einwendungen gemacht, welche sonder Zweifel zu Verbesserung des Werkzeuges reizen sollen. Die Akademie in Paris hat den Herrn le Roy, als sie ihm nach der letzten Probe den Preiß zuerkannte, ermuntert, an der Vollendung seiner Uhr zur Richtigkeit zu arbeiten, da sie ihm gezeiget, daß sie einige unversehene Fehler von 11″ bis 15‴ in vier und zwanzig Stunden gemacht, und folglich gewiesen habe, daß sie noch Verbesserung fähig sey. Die meisten Nachrichten zeigen, daß Engelland nicht bey des Harrison seiner geblieben, man hat den zweyten July dieses Jahres 1773 zween Schiffe abgeschickt, welche einen Weg durchs Nordmeer nach Japan suchen sollen. Diesen ist aufgetragen, allerley Versuche in dem kalten Erdgürtel, und allerhand Observationen anzustellen. Sie sollen ferner eine Uhr von Herrn Arnolds Bau,

und eine andere versuchen, welche Findal nach der Harrisonischen copirt hat. Das Unterhaus hat im Jahre 1773 dem Herrn Harrison nochmalen eine Belohnung vor seine Erfindung, dergleichen ihn schon vorher gegeben worden, ertheilet. Sie bestehet diesesmal aus acht tausend sieben hundert und funfzig Pfund Sterlings.

Sevie. Suge. Flache Fahrzeuge auf Flüssen in Frankreich.

See einstechen. Die See lauft **kurz**, wenn sie kurze Wellen macht; **lang**, wenn die Wellen lang sind; **stampft, braußt**, wenn sie schäumend an das Ufer oder Klippen schlägt; **rastet**, sie ist **still**; **kommt gegen den Wind an**, wenn die Wellen gegen den Wind schlagen, dieses geschiehet, wenn der Wind in einem Sturm hurtig umsetzt. Die See wird **hohl**, wenn die Wellen sich zu heben beginnen; die See ist **stille**; die See **rollt**, sagt man, wenn ihre Wellen gegen ein ebenes Ufer anlaufen. Die See **feuert**, dieses geschiehet bey gutem Wetter des Nachts, die See scheint in Feuer zu seyn. Siehe Leuchten und Wasser.

Seiler. Jedermann weiß, daß dieses der Handwerker ist, welcher Seile spinnet, unter dem Artikel Tau und Reeperbahn ist verschiedenes, so hieher gehöret, vorgekommen. Man hat dieses Handwerk, wie die meisten andern, dem Willkühr der Meister überlassen, und daher ist es so wenig als die andern, näher zur Vollkommenheit gebracht. Endlich haben, weil das Schiffwesen sehr vieles mit dem Seiler zu thun hat, und von der guten Beschaffenheit des guten Tauwerks unendlich viel abhängt; weil ferner durch eine gehörige Aufsicht und vernünftige Einrichtung dem Seestaat ansehnliche Summen ersparet werden können, welche die Unwissenheit und der Betrug der Handwerker demselben gekostet, verschiedene Leute von Einsicht eine Theorie hervorgesucht. Sie haben zuerst durch Erfahrung die Stärke der Seile zu bestimmen gesucht. Sie haben untersucht, woher die Kraft der Seile rühre; wodurch sie vermindert werde; was man thun müsse, damit sie gleichförmig gedreht werden; wie man sie zum besten aufbehalte u. s. w. Sie haben den Hanf vom Augenblicke an da er gerauft worden, vorgenommen, und seine Zubereitung, bis ein Tau daraus

aus geworden, beschrieben. Man hat zum Theil die alten Gewohnheiten, nach den Erfahrungen und den theoretischen Sätzen verbessert. Man weiß daher, daß das Zusammendrehen die Stärke mindere, und man folget daher folgender Regel: Vorstehendes Gut oder Tauwerk, als Wände, Stags ꝛc. werden die Faden auf $\frac{1}{3}\frac{0}{0}$ der Länge vorlaufendes auf $\frac{2}{3}\frac{0}{0}$ zusammengedreht. Das gleiche Zusammendrehen zu befördern, hat man die Schleifen, an welche das Ende des zu drehenden Taues befestiget war, auf Balken gesetzt, darauf sie gleichförmiger als auf der Erde fortrutschen, und folgends auch gleichförmiger widerstehen, und man glaubt dadurch erhalten zu haben, daß sich die Stärke des Tauwerks allemal, wie die Menge des Garns, oder wie das Quadrat der Dicke des Seiles verhalte. Beym Zubereiten lehren diese Leute beym Hecheln manches ersparen, und doch gleich gute Taue machen. Zu feinem Tauwerk muß mehr Werk herausgezogen werden; die Taue werden zu besserer Erhaltung getheert, man ziehet das Kabelgarn auf Bänken aus, und trägt den Theer nicht kochend, sondern mäßig heiß herüber. Das Kabelwerk wird stärker als klein Werk getheeret. Das Tauwerk zu erhalten, hat man diese Theerung eingeführet, aber sie verstockt das Tauwerk, wenn es in Lagern oder Rollen liegt. Man hat gefunden, daß Garn eingetheeret sich länger hält als roher Hanf, und daß ungetheertes Tauwerk sich länger erhält als ungetheertes Garn oder getheertes Tauwerk. Man hat vorgeschlagen, jedes Tau auf ein Gestelle so zu legen, daß sich eines das andere nicht berühre, und daß in den Vorraths-Häusern genugsamer Luftzug seyn müsse.

Seite. Auf die Seite legen, heißt das Schiff so stellen, daß ein Boord hervorstehet; es geschiehet um es zu theeren, zu calfatern u. s. w.

Sengen. Ein Schiff sengen, ihm Feuer geben, heißt ein Schiff welches außer dem Wasser ist, am Boden brennen, um das schadenhafte angefressene des Holzes wegzuschaffen und es wohl rein zu machen. Man trocknet auch die Kammer, ehe der Zwieback hereingepackt wird, durch Sengen aus.

Setz-Schiffer. Heißt ein solcher der ein ihm nicht eigenes Schiff führet.

Signale. Zeichen, die etwas befehlen oder andeuten auf dem Schiffe, sie sind Tages und Nacht-Signale. Tages-Signale werden mit Flaggen, Bewegung der Seegel und Wimpel von verschiedener Art und Farbe gegeben, zu welchem Ende jedes Schiff dergleichen Signal Flaggen und Wimpel mitführet. Die Nachtzeichen werden mit Blickfeuer, Racketen, mit der Anzahl und Stellung der Laternen, der Anzahl und Art verschiedener Canonenschüsse gegeben. Jede Flotte hat ihre Signale festgesetzt, es sey entweder nach den Artikeln des Schiff-Reglements, oder auch nach einer Vorschrift des Admirals vor seine ganze Fahrt, oder vor eine gewisse Zeit. Man hat noch andere Zeichen beym Sturm und Nebel nöthig, diese werden mit Musquetenschüssen, durch Trompete, mit der Glocke und Trommel darum gegeben, damit die Schiffe theils sich nicht verlieren, theils nicht auffahren mögen. Die Fanale, die Leuchthäuser auf dem Ufer, geben in der Nacht durch das Licht des Feuers, und des Tages durch Rauch, Signale vor die Schiffe.

Die Signale dienen, wie es leicht zu begreifen ist, in dem Seekrieg statt der Befehlswörter, und ich glaube es würde vor die Landsoldaten nicht unthunlich seyn, wenn sie denen Seeleuten die Methode, durch abgeredete Zeichen augenblickliche Befehle zu geben, ablernten. Es giebt hundert Beyspiele, da man gehöriger Weise zu schliessen, in einem Unternehmen nur darum unglücklich gewesen, weil nicht alles zu gleicher, zu bestimmter Zeit in Arbeit gegangen.

Man hat z. B. das durch die Büchse eines Jägers in einem wiederhohlenden Thal gemachte Getöse vor das Zeichen der Lärm-Canone gehalten, und zu früh losgebrochen. Man hat nicht selten feindliche Canonenschüsse vor eigene gehalten, und darüber zur Unzeit ein nachtheiliges Gefecht angehoben. Da ich aber sage, die Generale sollen von den Seeleuten die Kunst der Signale lernen, so ist es auch billig, daß ich einige Erläuterungen hierüber aufsetze, und wo nicht alle, doch die vornehm-

nehmsten Handgriffe des Schiffers anführe. Der Kaiser Leo belehret mich über die Signale der Römer, und läßt mich vermuthen, daß man in den allererſten Schiffs-Flotten dergleichen gehabt, und ſelbige nach der Hand verbeſſert habe. Man kann, heißt es bey ihm, zur See weder mündlich die Befehle ausgeben, noch die Poſaune dazu gebrauchen; die Entfernung der Schiffe von einander; das Geräuſch der Wellen und Ruderſchläge; der Lärm der fechtenden; das Getöſe der auffahrenden Schiffe und die Vermengung machen es unmöglich zu vernehmen. Jeder Befehl muß alſo durch ein beſonderes Zeichen, darüber man im voraus übereinkommt, ausgegeben werden. Man bedienet ſich dazu einer Fahne, die bald gerade aufgehalten, bald gegen Rechts, bald gegen Links geneigt, jetzt erhöhet, ein andermal herunter gelaſſen wird; man nimmt ſie gar ab, oder verwechſelt ſie mit einer andern von einer verſchiedenen Farbe, wie man vormals im Gebrauch hatte. Das Signal zur Schlacht war roth auf einer langen Picke. Ihr müßt, ſagt der Kaiſer zu ſeinem General, in der Wiſſenſchaft dieſer Signale gewiegt ſeyn, und die Comites und Präfekten nicht weniger, damit kein Irrthum entſtehe, und jeder die Befehle welche ihr ausgeben werdet, wohl verſtehen: denn dieſes iſt von der größten Wichtigkeit.

Jedes Anziehen eines Taues und des Spills geſchiehet auf ein Signalwort, ſo alle Arbeiter wiederholen, damit es zugleich geſchehe. Die Glocke dienet zum Signal der Ablöſung. Die Trompete dienet anzuzeigen, daß jeder auf ſeinem Poſten ſeyn ſoll. Wenn der Admiral ein Signal geben will, ſo gehet eines voraus, welches ſo viel als unſer, gebt Acht gilt. Dieſes bemerkt, wem er befehle; ob der ganzen Flotte, einer Abtheilung, oder einem einzelen Schiffe. Bey dieſer Gelegenheit kann man merken, daß ſo wie jedes Befehlswort des Steuermanns und Schiffers beym Manöuvre von dem Matroſen wiederholt werde, alſo auch hier. Gehet es die ganze Armee an, ſo wird unter dem Flaggenſtock des großen Maſts eine kleine Fahne geheftet, vor jede Eskadre aber ihre Flagge, und vor die Abtheilung einer

Eskadre wehet die Flagge der Eskadre auf dem Mast der Abtheilung, siehe Flagge. Vor jedes Schiff aber der Wimpel auf dem Mast, wo die Eskadre-Flagge vor die Abtheilung wehet.

Im Nebel oder Nacht bedeuten drey Canonenschüsse hurtig hinter einander die Flotte, drey langsam hinter einander die erste, zwey die zweyte, und einer die letzte Eskadre. Die Schiffe geben das Signal wieder, zum Zeichen, daß sie Acht auf das folgende haben. Diese folgen hierauf, ich werde einige hier ausschreiben.

Abfahrts-Zeichen.

1. Fertig machen zum Abfahren.	1. Das kleine Marssegel herunter gelassen.
2. Anker aufwinden. = = =	2. Zwey Canonenschüsse hurtig hinter einander.
3. Gerade über den Anker stehen.	3. Zwey geschwinde Schüsse und das Besaansegel aufgeheftet, in der Nacht Feuer am Boegspriett.
4. Unter Seegel gehen. = =	4. Das kleine Marssegel aufgehist, des Nachts Feuer unter dem Flaggenstock.

Zeichen zu den Stellungen.

1. Schlacht-Ordnung Steuerboord. = =	1. Weiße Flagge an der Besaans-Raa.
= = = = Backboord.	Rothe Flagge.
2. Marschordnung Steuerboord.	2. Weiß und roth.
= = = = Backboord.	Weiß und blau.
3. Zweyte Marschordnung. =	3. Roth mit weißem Queerstreif ꝛc.
4. Rückzug. = = = = =	4. Blau mit weißem Streif.

Signale

Signale zu den Bewegungen der Armee.

1. Seegel verstärken. = =	1. Weiß und roth.
2. Seegel ändern. = = =	2. Roth und blaue.
3. Heran seegeln. = = =	3. Geviertelt roth und weiß.
4. An den Wind kommen. =	4. Eben so weiß und blau.
5. Vor Wind laufen. = = =	5. Blau. Geviertelt roth und blau, des Nachts zwey Feuer auf dem Flaggenstock.

Flagge unter dem Stock des großen Masts.

6. Dicht am Wind laufen Steuerboord. = = = =	6. Gestreift weiß und roth, des Nachts zwey Feuer auf der Besaans-Raa.
7. = = Backboord.	7. Blau und weiß gestreift, drey Feuer auf der Besaans-Raa.

8. Halb Wind seegeln.

Zwey Strich Steuerboord. =	weiß mit rothen Balken.
= = = Backboord. =	weiß mit blauen Balken.
Vier Strich Steuerboord. =	roth mit weißen Balken.
= = = Backboord. =	roth mit blauen Balken.
Sechs Strich Steuerboord. =	roth mit weißen Balken.
= = = Backboord. =	roth mit blauen Balken.
Acht Strich Steuerboord. =	weiß mit rothen Rande.
= = = Backboord. =	weiß mit blauen Rande.
Mit Contremarsch umlegen. =	roth mit weißen Rande, des Nachts zwey Canonenschüsse hurtig nach einander und einen langsam darnach.
Auf einmal alle. = =	roth mit blauen Rande, des Nachts einen Canonenschuß, und etwas nach ihm zween hurtig folgende.

Umlegen Wind im Rücken. = weiß mit rothem Rande, des Nachts vier langsam folgende Canonenschüsse.

Signale zur Jagd und Gefecht.

1. Sammlen. = =	1. Weiß und rothe Flagge.	Unter dem Stock des Fockemasts.
2. Jagd auf eine Flotte. =	2. Weiß und blau.	
3. Jagd auf Schiffe die man besichtigen will. = =	3. Weiß mit rothen Balken.	
4. An Boord gehen, entern. =	4. Weiß mit blauen Balken.	
5. Den Feind umseegeln. =	5. Roth mit weißen Balken.	
6. Brander bereiten. =	6. Roth mit blauen Balken.	
7. Brander an den Feind schicken.	7. Roth mit blauen Balken.	
8. Das Gefecht anheben. =	8. Drey Canonenschüsse hurtig hinter einander.	
9. Das Gefecht aufgeben. =	9. Der Admiral ziehet seine Flagge und Fahne ein.	
10. Die Jagd aufgeben. =	10. Der Admiral ziehet seine Flagge ein, und einen Canonenschuß.	

Signale,
dadurch die einzelen Schiffe ihren Admiral nach Beschaffenheit der Fälle Nachricht geben.

1. Man wird fremde Schiffe gewahr. = =	Flagge auf dem Boegspriett und auf dem Fahnenstock roth.
2. Eine Flotte. = =	Gestreift weiß und blau.
3. Man siehet Feinde. = =	Gestreift roth und blau.
4. Land. = = =	Gestreift weiß und roth.
5. Das Schiff ist beschädigt. =	Ein Canonenschuß geviertelt weiß und blau.
6. Das Schiff ist in Gefahr. =	Geviertelt weiß und roth ein Canonenschuß, des Nachts zwey Feuer auf dem großen Mast, und zwey Canonenschüsse hurtig hinter einander.

7. Man

7. Man will den Admiral sprechen. = = =	Geviertelt roth und blau, und ist es dringend ein Canonschuß.
8. Das Schiff ist leck. = =	Rother Wimpel auf dem Flaggenstock.
9. Stranden. = = = =	Weißer.
10. Mangel an Brod. = =	Weiß und blauer.
11. Es fehlt Holz. = = =	Weiß und roth.
12. Es fehlt Wasser. = =	Blauer.

Der Admiral antwortet ihnen auf diese Zeichen durch dergleichen, alsdenn ziehen die Capitains ihre Zeichen ein, und setzen sie so oft wieder auf, als sie es nöthig finden, die Zahl der Sachen so sie bedeuten, anzuzeigen. Eben diese Zeichen dienen auch dem Admiral, das Schiff zu befragen, welches, wie gesagt, antwortet.

Dieses wäre ein Verzeichniß von Zeichen. Es lassen sich auf diese Weise unzählig mehrere Signale zusammen setzen, man muß sie aber vorhero abreden. Jeder Admiral giebt die Seinigen; denn er ist nicht an die, so wir angeführt haben gebunden, bey der Unternehmung den Capitains, nebst den Verhaltungs-Befehlen schriftlich. Es scheinet auch nöthig zu seyn, daß er sie verändere, weil sonst sein Signal vor die Flotte auch vor den Feind dazu dienen würde.

Schiff-Raths-Zeichen.

Kriegsrath der Generale. =	Flagge auf den Flaggenstock, obersten roth.
= = = der Capitains. =	Weiß und blau.
= = = der Verpflegungs-Bedienten. =	Roth und blau.

Der Admiral kann auch die übrigen Commandeurs um ihren Rath fragen, ohne daß er sie zusammen kommen läßt. Er schlägt also vor. Durch Flaggen auf den Flaggenstock.

Zu fechten mit einem. = = =	Weiß mit rothen Balken.
Nachlassen. = = = = =	Weiß mit blauen Balken.
Verfolgen. = = = = =	Roth mit weißen Balken.
Zurückziehen. = = = = =	Roth mit blauen Balken.

Die Capitains antworten ihm durch einen weißen Wimpel an eben den Platz mit Ja, und durch einen rothen mit Nein.

Signale, dadurch der Admiral an Boord ruft.

Zum Befehl. = = = = =	Am Ende der Besaan-Raa ein weißer.	Wimpel.
Die bewaffneten Schaluppen. = = =	rother.	
Das Schiff. = = = = = = =	blauer.	
Den Capitain des Schiffs. = = =	weiß und roth.	

Signale zum Ankern.

Wenn es nöthig zu ankern, werden zwey Canonenschüsse geschwinde hinter einander, und zwey langsam folgende gehöret, oder es wehet eine blaue Fahne.

Einen kleinen Gabelanker werfen.	Weiße und blaue Fahne.
= großen Gabelanker. = =	Roth und blau.

Man schreibet die ordentliche Einrichtung der Signale, so wie sie jetzt gebraucht werden, insgemein dem Herzog von York, nachmaligen König Jacob den IIten von Engelland zu.

Zu besserm Verstande füge ich hier zwo Tabellen von Signalen nach einem deutschen Muster bey. Das erste zeiget wie die Schiffe, so in Gesellschaft ohne eine Bedeckung mit einander fahren, laut den Zeyn-Briefe, mit Signalen sich unter einer gewissen von ihnen genommenen Strafe zu avertiren, verpflichtet sind. Die andere Tabelle zeiget die gewöhnlichen Zeichen bey einer Convoy und Bedeckung.

Tabelle

Tabelle der Signale

einer Compagnie Kauffahrer, welche ohne Convoy, aber mit einander in Admiralschaft fahren.

	Tag-Signals.	Nacht-Signals.	Miſt-Signals.
Ein Anker aufziehen.	Das Vor-Mars-Seegel los gemacht, und in den Mars fliegen lassen.	Zwey Laternen, hinten.	
Unter Seegel gehen.	Vor-Mars-Seegels-Schooten angerückt, und das große Mars-Seegel los gemacht.	Zwey Laternen, hinten mit einem Schuß.	
Anker zu werfen.	Göschen von der Besaans-Ree.	Zwey Laternen hinten, und eine auf den Flaggenstock.	
Umzuwenden.	Göschе am Flaggen-Stock.	Zwey Laternen von hinten mit einem Schuß, und alle andere Schiffe eine Laterne aufgesetzt.	Drey Schuß nach einander langsam.
Leck oder Schade von jemand.	Eine Flagge in der großen Steug-Wand.	So viel Laternen als er hat aufgesetzt, und Schuß auf Schuß.	Schuß auf Schuß.
Wer zuerst Land oder Grund erforschet.	Die Flagge in der Be-Besaans-Wand mit einem Schuß.	Drey Laternen über einander in der Besaans-Wand mit einem Schuß.	
Compagnie verloren, wieder angelangt.	Das vorwärts liegende Schiff läßt sein Mars-Seegel niederfallen, und die in der Lee ziehen die untere Seegel auf.	Der erste, so den verlornen sucht, ruft, was vor ein Schif, darauf sagt er die Parol, wird beantwortet mit der Losung, u. der angekommene ruft das Seegeschrey.	
Fremde Schiffe zu erfahren.	So viel Schiffe, so vielmal die Flagge auf- und niedergezogen.	So viel Schiffe, so viel Blick-Feuer mit Laternen.	
Hafen zu suchen.	Die Flagge aufgezogen mit einem Schuß.	Zwey Laternen hinten, und eine in der Besaans-Wand mit einem Schuß.	
Mit einander zu sprechen.	Ein Wimpel von der Besaansree aufgezogen.		
Seegel zu ändern.		Zwey Laternen über einander in der Besaanswand u. eine hinten mit zwey Schuß	Zwey Schuß langsam nach einander.
Die Focke aufzunehmen.		Zwey Laternen hinten mit einem Schuß.	Vier Schuß.
Seegel wieder beyzubringen.		Drey Laternen hinten mit einem Schuß.	Ein Schuß.
Den Curs verändern.		Eine Laterne auf den Flaggen-Stock, und eine Laterne recht von hinten darunter gesetzt.	Am Steuerboord mit zwey Schuß. Am Back-Boord mit einem Schuß.

Tabelle der Signale,

welche bey Deutschen unter einer Convoy oder Admiralschaft fahrenden Privat-Schiffern gewöhnlich sind.

	Tag-Signal.	Nacht-Signal.	Mist-Signal.
Unter Seegel gehen.	Die Mars-Seegel Schooten vorgezogen mit einem Schuß.	Eine Laterne in der großen Steug-Wand mit einem Schuß.	Vier Schüsse.
Zu Ankern.	Ein Wimpel von dem Flaggen-Stock mit einem Schuß.	Zwey Laternen auf dem Flaggen-Stock mit zwey Schüssen.	Drey Schüsse.
Aufbrassen und beylegen mit Steuerboords-Halsen zu.	Gösche von des Mesaans Ree-Nock mit einem Schuß.	Drey Laternen in der großen Steug-Wand mit einem Schuß.	Zwey Schüsse.
Dasselbe mit Back-Boords-Halsen zu.	Ein Wimpel von den Mesaans Ree-Nock.	Drey Laternen unter der Mesaans-Nock gehangen mit einem Schuß.	Fünf Schüsse.
Vor den Wind zu halten.	Eine Gösche von dem Flaggen-Stock mit einem Schuß.	Zwey Laternen von dem Flaggen-Stock mit zwey Schüssen.	Sechs Schüsse.
Leck und Schaden von jemand.	Eine Flagge in der großen Steug-Wand mit Schüssen.	Zwey Laternen über einander in der großen Steug-Wand mit Schüssen.	Continuirlich geschossen mit Canonen oder Musketen.
Ueber Stach zu gehen.	Die Flaggen aufgesteckt mit einem Schuß.	Eine Laterne auf dem Flaggen-Stock mit zwey Schüssen.	Ein Schuß.
Wenn die Schiffer an Boord kommen sollen.	Eine Gösche von dem Kreuztog mit einem Schuß.	Eine Laterne auf dem Flaggen-Stock mit zwey Schüssen.	

Digitized by Google

Silber-Flotte. Nennen die Spanier diejenige Flotte von Kauffahrern, welche jährlich aus Spanien nach Verakrux in Neu-Spanien oder Mexico abgesendet wird, und von da zurück kommen. Man muß sie von den Gallionen unterscheiden.

Diese Silber-Flotte bestehet aus der Capitana, der Amurante, der Patache für die Rechnung des Königs, und ohngefehr sechzehn Kauffahrthey-Schiffen von vier hundert bis tausend Tonnen, welche auf der Hin- und Herreise so beladen sind; daß sie sich nicht vertheidigen können.

Die Flotte gehet im August von Cadix ab, und braucht neunzehn bis zwanzig Monat unterwegens. Seit 1751 ist sie abgeschafft. Wäre sie kleiner als gewöhnlich, so hiesse sie Flottille.

Skooner. Ein englisches Seeschiff, wie eine Pinke mit Schwerdtern versehen.

Skulleis. Themse-Kähne.

Slee. Maschine der Holländer, Schiffe auf Land zu ziehen. Sie bestehet in einer Planke, so lang als ein mäßiger Schiffkiel, hinten etwas so wie die Seiten erhaben, es sind verschiedene Flaschenzüge angemacht. Die Planke wird unten so, wie die Bettung darauf sie laufen soll, wohl fett eingeschmieret, unter den Kiel gebracht, und mit Klammern und Nägel an den Kiel, wie auch mit einer starken eisernen Stütze am Hintertheil befestiget. Ein Mann kann das Schiff auf diese Art, vermittelst der Flaschenzüge auf den Slee an sich ziehen.

Söun. Siehe Yonke.

Soge. Sind die Wirbel im Wasser, so da entstehen, wenn ein Schiff durchläuft. Das Fahrwasser.

Sog. Bedeutet ferner auch einen Kasten im Schiffe hinten am Besaan, der bis auf den Boden des Schiffes gehet. Es ist fast wie ein Brunnen, hier ziehet sich das Wasser hin, so ins Schiff gekommen ist. In diesem Abzuge stehen zwo Pumpen, gegen jeden Boord eine, dadurch man das Wasser heraus schaffet.

Somme. Ein großes Schiff, dessen sich die Chineser bedienen, vornehmlich in ihrer Seehandlung nach Japan, Siam und Batavia. Eben dieses Schiff gebraucht auch der König von Siam zu seiner Handlung nach Japan, Cambaya, Tunkien, Cochinchina, Surate ꝛc. Die

so

so sie führen sind insgemein Christen und fremde, weil seine Unterthanen im Seewesen zu wenig Erfahrung haben, um weite Reisen zu thun. Sie haben gewiß kein Genie zum schiffen.

Sonnen-Straße. Elliptik. Ist der Zirkel in dem sich die Sonne in ihrer jährlichen Bewegung aufzuhalten scheinet, sie ist gegen die Linie schief, und durchschneidet sie zweymal in Winkeln von 23° 30′. Heißt am Himmel der Thierkreiß von zwölf Sternbildern, die Namen von Thieren haben, denen diese Straße vor Zeiten nahe war.

Spalme. Ein Schiffpech. Dergleichen wurde 1762 zu Perry unter St. Germain von Laye angekündiget. Zeugen haben ausgesagt, daß diese Theerung das Schiff auf einer Fahrt von neunzehn Monat vor allen Würmern und Fäulung bewahret habe. Und 1772 hat man in Rochester ein Schiffpech gekocht, welches die Würmer von dem Holz vollkommen abhält. Die Lords der Admiralität haben gefunden, daß Stücken mit diesem Pech geschmiertes Holz, in dem Hafen von Scherneß, wo die Würmer sonst gewaltig wüten, funfzehn Monat lang unbeschädigt gelegen, und den Geruch der Theerung geäußert haben.

Spar-Block. Starkes Stück Holz achtzehn Zoll breit, zehn Zoll hoch, auf den Holzgellen und Elbkähnen in der Mitten queer über den Boden, es ist mit einem Sattel versehen, und zum Einsetzen des Mastes eingelochet.

Sperren des Hafens oder Ausfluß. Diese Unternehmung ist von großer Wichtigkeit, und es gehöret dazu insgemein viel Geschicklichkeit und Wachsamkeit. Denn oft sind die feindlichen Flotten durch gegangen, ohne daß es der stärkere Feind verhindern können, wenn er es entweder in Ansehung seiner Stellung, oder im geschickten Manövre hat fehlen lassen. Oft wird der Feind dadurch verhindert seine Schiffe zusammen zu bringen, welche in einer Flotte fahren sollen, man hindert die Abführung der Munition und Truppen, die zu Landungen bestimmt sind, und ist folgends Meister von der See. Die Gränzen dieser Arbeit erlauben nicht, hierüber Beyspiele von allerhand unterrichtenden Abänderungen bey zu bringen. Ich will nur eines

anfü-

anführen, welches verschiedene zur Erkenntniß der Unternehmungen des Seekriegs dienliche Erläuterungen hergiebt.

Peter der Ite sah, daß die durch seinen Feld-Marschall Scheremetof geführte Belagerung von Dörpt nicht gut von statten gehen könne, so lange die Schweden vom Peipussee, darauf der Vice-Admiral funfzehn kleine aber gut armirte Fregatten hatte, Meister bleibe. Dieser hatte den Fehler begangen sich gegen den Winter in den Fluß Embach zu legen. Der Zaar ließ die Mündung durch Boote sperren, welche sich hinter der kleinen Insel Pertusary hielten. Er landete überdem an einigen Oertern, und besetzte die Ufer mit Infanterie und Canonen. Der Schwedische Vice-Admiral versuchte umsonst durch zu kommen. Da er einzele Schiffe heraus bringen mußte, und nicht Platz finden konnte in Linie zu kommen, so wurde er auch einzeln geschlagen, und verlor ein Schiff nach dem andern, bis er endlich aus Verzweiflung, um nicht selbst in des Feindes Hände zu kommen, sein Schiff in die Luft sprengte.

Carl der XIIte sagte vom Löschert, er sey gestorben wie ein Matrose, aber nicht wie ein Christ. Haben aber auch nicht die schwedischen Christen in ihren Artikels-Briefen festgesetzt, daß sich ein Capitain lieber sprengen als ergeben soll? Ist dieß nicht Ernst, warum macht man Gesetze die nicht verbinden? Er unternahm die Ausfahrt unter Gläsern und Gesundheit-Schiessen, ein Gefecht ohne Vorsicht so er wie ein Geck endigte. So sagte es der Commendant Skütte in Dörpt. War ihm denn sonst nichts als der Luntenstock übrig?

Spiegel-Schiff. Ist ein Schiff mit platten Hintertheil, wie die großen Kriegsschiffe haben; man nennet sie so, zum Gegensatz der Fluten, Schmaken, Gallioten und andern hinten rund gebauten Schiffen.

Spieren. Sind Mastbaums-Enden von funfzehn bis zwanzig Fuß, welche vorn und hinten an ein Schiff befestiget werden, den Brander davon abzuhalten, man macht dergleichen auch im Hafen und auf Rheeden an, um das Antreiben der Schiffe zu verhindern. Kleinere Fahrzeuge pflegen Reißbunde oder Pfähle, auch Rollen Tauwerk, so man

Wällen

Wallen oder Kränze heißt, über Boord auf den Seiten hinaus zu hängen, um das Antreiben gegen andere, oder Bollwerks-Pfosten, Pfäle ꝛc. zu verhindern. Ferner heissen Spieren auch Stücke Masten von fünf und zwanzig bis dreyßig Fuß, am Ende mit dreykantigen Eisen beschlagen, vermittelst derselben werden die Schooten der Bonnette ausgespannt.

Spille. Siehe Kabestan-Trümmel ꝛc.

Spillen. Stangen auf den Masten, von welchen die Flaggen oder Wimpel wehen.

Splitts. Sind die kleinen Fähnchen, welche wie die Wetterhähne auf dem Hause, auf den Masten den Wind bemerken. Die auf dem zweyten Mast hat der Steuermann immer im Gesicht.

Sprach-Rohr. Jedermann kennt dieses Werkzeug, es ist auf den Schiffen sehr gewöhnlich, um mit den begegneten Schiffen Sprachen zu halten oder Befehle zu geben.

Spriet. Balestan. Ist eine Seegelstange, welche mit ihrem Unterende am Fuß des Masts in einer Schmacke und andern holländischen Schiffen stehet, das Seegel in die Queere bis zu dem Ende oben an demselben, das ist bis zu den Punkt ausspannet, wo es am Mast fest ist. Zuweilen stehet dieses Spriet auch höher.

Sprietauen. Kleine Tauen, welche sich an den Wänden endigen und die Steugen zu halten dienen.

Sprung-Kisten. Minenkasten auf dem Schiffe.

Spül-Kahn. Ein Fischerkahn aus einem Stück Holz gehauen, eine Pirogue auf der Spree.

Spunde. Im Kiel, Vor- und Hintersteven, eingeschnittene Falze oder Rinnen, welche in die ersten Blanken des äußersten Boords eingelassen werden.

Spund. Ist das weiße Holz an einem Baum, welches gleich unter seiner Rinde lieget. Das Holz welches viel Spund hat, taugt nicht wohl zum Schiffbau, weil es bald wurmstichig wird, daher wird der Spund meistens abgeschlagen.

Stab-Block. Ein starkes Stück Holz von ohngefähr sechs Fuß Länge, welches auf die Hebung des Bodens an den Holzgellen, Schuten und Kähnen gesetzt wird, und dazu dienet, diesen mit den Boord-Planken zu verbinden, welche an denselben mit ihren Enden befestiget werden.

Digitized by Google

Stag. Sind ſtarke Taue, welche am obern Ende mit einer Schleife an den Maſten faſſen, und am untern durch eine andere Schleife feſt angezogen werden. Sie dienen, die Maſten vorn feſt zu halten, ſo wie es die Wände rechts und links thun. Die Stags nehmen ihre Namen von den Maſten daran ſie ſich befinden.

Stag-Beſaans. Läuft vom Beſaan bis zum Fuß des großen Maſts.

Stag großer. Läuft von dem großen Mars bis zum obern des Vor-Steeven, woran er ſich mit ſeiner Schleife feſtlegt.

Stag-Focke. Geht vom Maſt dieſes Namens bis auf zwey Drittheil des Boegſprietts, wo er ſich in Hannepots endigt.

Stag-Loſer. Iſt ein Tau, welches obige verſtärket oder ſeine Stelle vertritt, wenn jener leiden ſollte.

Stag-Seegel. Sind dreyeckigte Seegel, welche ohne Raa an den Stags ausgeſpannt werden.

Stahl-Hof. Heißt das in Londen befindliche Komthor der Hanſee-Städte. Hat ſeinen Namen daher, weil die Hanſiſche zu Anfange ihres Etabliſſements viel Stahl zu Kauf gebracht haben.

Ständer. Heißt das feſt angeſchlagene Ende eines laufenden Tauwerks.

Stacken. Bootshaken, Stangen, damit man kleine Fahrzeuge wegſtößt.

Stapel. Iſt erſtlich ein groß Gebäude mit allem Zubehör, welches auf dem Ufer gemacht wird, das Schiff darauf zu bauen, und zweytens, beſonders die Grundlage, auf welcher der Kiel oder der Boden der Schiffe liegt, welche eigentlich keinen Kiel haben. Auf dieſer Rüſtung wird der ganze Bau gezimmert, und wenn er bis auf die dritte Planke verkleidet iſt, vom Stapel, das heißt ins Waſſer gelaſſen. Die Stapel ſind verſchieden. In den Schiff-Arſenalen oder Kriegshafen iſt der Stapel in einer Docke, (ſiehe Docke.) Man ſagt allda, wie das gebaute flott werde. In Holland werden die Schiffe anders als in Frankreich auf den Stapel geſetzt. Die Portugieſen ſtellen das Hintertheil niedriger, da ſonſt anderwärts das Vordertheil herunter hängt, und laſſen es folgends zuerſt ins Waſſer. Allenthalben müſſen die Widerlagen, ſie ſeyn wie ſie wollen, weggeſtoßen, die Stützen welche als Strebepfeiler

ler gegen dem Gebäude stehen, abgehauen; die Tauen, womit das Schiff an einen starken Pfahl befestiget ist, gekapt; alsdenn durch Winden das Ganze, so bald als nur die Unterlagen vom Kiel los sind, geschwinde in Bewegung gesetzt werden, weil man sonst zu befürchten hat, daß der Rumpf, wenn er etwas auf dem Kiel allein ruhen sollte, umschlagen könnte. Die Unterlagen, die Bettung und alles das, worüber das Schiff läuft, muß sehr wohl mit Talg oder Seife eingeschmiert, alles Holzwerk gegen das Erhitzen vom starken Reiben gesichert werden. In Sardam läßt man die vom Stapel laufende Schiffe über einen mählig auf beyden Seiten abhangenden Damm, der wohl gedielt und mit Fett eingeschmiert ist, ins Wasser vom Stapel.

Auf die Mechanik so hiebey beym Windezug angebracht worden, haben sich die größere und wichtigere Unternehmungen gegründet, da man Schiffe über Erdzungen gezogen, wie man davon in der Geschichte verschiedene Beyspiele hat. Ich will nur eines von neuern Zeiten anführen. Peter der Ite wollte im Jahre 1713 in dem Feldzuge gegen Finnland, über die Zunge zwischen zweyen Meerbusen, welche man ein tausend ein hundert und siebenzig Klaftern breit fand, eine Brücke bauen, und auf diese Weise einige leichte Galeeren aus einem Meerbusen in den andern schaffen. Es unterblieb, weil es der Feind nicht erwartete.

Stapel-Platz. Ein Hafen, Handelsplatz überhaupt. In der mittelländischen See heissen die von den Europäern in der Levante befahrne Hafen Eschellen. Smyrna und Alexandrien sind die vornehmsten. Die übrigen sind Alexandrette, Said, Eschelle-nevre, Constantinopel, Rosette, Cairo, Tripoli, Angaria, Beibazor, Napoli di Romania, Morea, Negropont, Candien, Durazzo, Zea, Naxis, Paros, Ine, Mycone x. Den französischen Namen Eschelle haben diese Städte von einer gewissen Maschine erhalten, welche bey Arnautine in dem albanischen Meerbusen zum Abladen der Schiffe angelegt worden. In Africa nennen die Franzosen diese Plätze Eskale. In Schweden nennet man vier und zwanzig Städte, welche die Freyheit haben mit ihren eigenen Schiffen zu Ein- und Ausfüh-

rung

rung der Waaren, nach ausländischen Orten zu fahren auch Stapel-Städte.

Stapel-Recht. Ist die Gerechtigkeit gewisser Handels-Plätze, nach welchem alle durchgehende Waaren allda einige Zeit zum Verkauf liegen bleiben müssen.

Stand, heißt das spitze und gekrümmte Hintertheil des Elb-Kahns, ist vierzehn Fuß lang.

Stand-Block. Ein großer viereckigter Ständer, der auf dem Kiel-Schwein stehet, und so bis auf das Verdeck reichet. An desselben obern Ende sind drey bis vier Rollen auf einer Axe, auf welchen die großen Kardeele laufen. Solcher Stand-Blöcke sind zween, der große oder große Knecht und der Focke-Knecht genannt, sie stehen am Fuße ihrer Masten.

Standele, Stand-Diele, siehe Steuerruder.

Stauen. So viel als Schichten, davor muß der Schiffer stehen. Bey königlichen Schiffen und andern großen Ladungen ist es der Schicht-Meister Arbeit. Dieses Stauen hat seine Regeln, und erfordert Mühe, Sorgfalt und Einsicht, damit alles so liege, daß es nicht verderbe, und auch dem zum voraus zu sehenden Vorfalle begegnet werde. Unter dem Artikel Schichten ist hievon einiges angeführet, hier merke nur noch zum Beweise der Vollständigkeit dessen, so Erfahrung und Uebung hierüber gelehret haben, an, daß man den Schiffer in See-Rechten verbinde, die Waaren so zu stauen, daß eine Katze dazu kommen, und sie vor Mäusen verwahren könne.

Stern. Nord-Nord-Pol-Stern, ist in dem Schwanz des kleinen Bären nur drittehalb Grad von dem Pol-Punkt entfernt.

Steuer-Ruder. Das Steuer-Ruder ward wahrscheinlich im Anfange von dem Schiffer der hinten stand in der Hand geführet, nachgehends zur Bequemlichkeit hinten angebunden. Die Geschichte sagt, daß Typhis der Steuermann der Argonauten vom Hüner-Geyer, der sich vermittelst des Schwanzes in der Luft erhält, den Gebrauch des Steuers gelernet habe. Heute ist das Steuer-Ruder gewöhnlich an den Schiffen unserer Seen ein langes, starkes und breites Holz, oder vielmehr mehrere zusammengesetzte Hölzer, welches in eisernen starken Bändern und Hacken am Hinter-Steeven des Schiffes hänget; es gehet im

Wasser bis an den Kiel herunter, und theilet dasselbe, wenn es sich um die Bänder, wie um einen Ruhe-Punkt nach der Seite, dahin, wo der Steuermann will, bewegt, und folgends das Schiff regieret oder steuert. Es hat drey Theile: das eigentliche Ruder, den Balken, oder Pen, und den Handgriff oder Koller-Stock, welcher an den Balken befindlich die Handhabe ausmacht. Das erste, das eigentliche Ruder, gehet senkrecht, von dem Bauchichten des Hintertheiles an ins Wasser herunter. Es ist nach dem Verhältnisse einiger Bau-Meister dieser Theil vier Fuß bey großen und zwey Fuß bey kleinen Schiffen breit. Auf den Schiffen, die in Süden oder Westen fahren, wird dieser Unter-Theil vor die Würmer mit Kupfer beschlagen. Der Stock, oder der oben in dem Schiffe horizontal liegende, in großen Schiffen bis dreyßig Fuß lange Balken ist der Hebel, vermittelst dessen der Schiffer das senkrechte untere Ende um seine Hacken wendet. Kleinere und Fluß-Schiffe, geben ihrem Ruder eine andere schickliche Figur, und machen dasselbe breiter im Verhältnisse. Bey großen Schiffen hat man eine Maschine angebracht, dadurch das Steuer bewegt wird. Ich will versuchen sie zu beschreiben. Das Ende des Balkens steckt in einem Tau, welcher über zwo Rollen, davon eine rechter, die andere linker Hand befindlich, gezogen ist. Diese beyden Enden gehen weiter zurück an zwey Rollen, und um dieselbe über die Welle eines Rades von drey bis vier Fuß. Wenn dieses umgedreht wird, so windet sich ein Ende des Taues auf, und ziehet folgends den Balken auf die Seite. Auf diese Weise ist es möglich, die große Kraft, welche zum Steuern gehöret, durch einen Mann hervor zu bringen. Diese ist indessen hinlänglich dazu. Wenn das Schiff gerade fortseegelt, so braucht es nur eine kleine Gewalt, das Schiff in dem Wege zu erhalten. Die Kräfte des Windes in die Vorder-Seegel halten dem in die Hinter-Seegel das Gleichgewicht. Es ist aus dem Mechanischen bey einiger Betrachtung folgendes klar. Wenn die Nase Steuerboord wendet, so gehet das Steuer-Ruder auch dahin, und das Hintertheil Back-Boord.

Wenn

Wenn also das Steuer dem Winde entgegen gehet, so kann man gerade fahren. Wenn der Wind, z. B. Ost ist, und der Steurer es gegen West wendet, so gehet das Schiff zwischen beyden Strecken Nord oder Süd. Man begreift hieraus das Manöuvre mit halben Wind zu seegeln.

Ein Schiff folgt dem Steuer nicht, wenn Ströme in der Seite darauf treffen, und stärker sind, als das Schiff, welches sich mit seiner Schwere gegen sie hält; wenn das Ruder zu schmal ist und nicht Wasser genug bewegt, um das Schiff zu wenden. Letzteres geschiehet aber, wenn die Schiffe hinten nicht tief genug in Wasser gehen, oder wenn der Hintertheil zu weit ist, und das Wasser hindert auf den Steuer zu wirken. Bey Windstillen steuern die Schiffe schlechter. Im Sturme wird der Balken des Steuers entweder befestiget, oder man läßt den Balken durch vier bis fünf Mann so halten, daß das Ruder einiges Spiel behält.

Gewisse Americaner bedienen sich in ihren Fahrten auf der See der Flöße, deren Steuer = Ruder bemerkungswerth ist. Man hat in der Länge des Fahrzeuges gewisse länglichte Oeffnungen oder Ritze vorn und hinten angebracht, durch diese stoßen sie platte Ruder senkrecht durch. Wollen sie näher am Winde bleiben oder davon abgehen, so dürfen sie nur mehr oder weniger dergleichen einstoßen nach folgender Regel. Mehr solche Platten am Hintertheil, bringen den Floß von dem Wind, und mehrere im Vordertheil bringen es heran. Wenn die Ruder neben einander, eine Art von Gräte im Wasser machen, so stellen sie demselben eine größere Fläche in der senkrechten Richtung der Fahrt entgegen und halten Floß daran.

Steuer = Ruder der Galeeren.

Es wird nach eben den Grund-Sätzen gezimmert, die bey den Hochboords zu beobachten sind. Es hänget an dem Hintertheile in Hacken, nur mit dem Unterschiede, daß es nicht geradelinicht im Wasser gehet, sondern unterwärts von außen gekrümmt gegen die Poppe einwärts ausgeschnitten ist. Das Wenden mit diesem Ruder hält sehr hart und dauert lange. Man berechnet, daß eine ordentliche Galeere zum Umkehren wenig-

stens zwanzig Minuten brauche, in welcher Zeit sie dem feindlichen Feuer, wenn es im Gefechte geschiehet, bloß bleibet. Aus diesem Grunde hat man in Frankreich die Probe eines zweyten Steuer-Ruders gemacht, welches in den Vordertheil angehangen werden kann, sobald man zurücke gehen wollte. Vermittelst dieses doppelten Steuer-Ruders und dritten Masts, der auf das Hintertheil gesetzt war, durfte sich das Ruder-Volk nur umdrehen, und man machte aus der Poppe das Vordertheil, behielt den Vortheil der starken Canonen, so allda stehen, um sich im Rückzug zu wehren. Doppelte Steuer-Ruder haben die Phönicier schon gehabt; die römische Dromonen hatten sie. Unterschiedene indianische Nationen haben sie auch noch an ihren Ruder-Schiffen. Sie wurden bey Gelegenheit des Bombardierens von Genua wieder gefunden, aber man hat die Erfindung nicht fortgesetzt, wie denn die Galeeren in Frankreich überhaupt vernachläßiget worden.

Steuer-Ruder eines Fluß-Kahnes, hat folgende Theile. Erstlich das Stuhl-Knie, welches inwendig im Schiff stehet, und damit der Stand-Diele, welcher Theil wie eine Thüre an der Angel befestiget; darauf ist auf einen zu oberst angebrachten Zapfen das Schwerdt aufgesetzt, ein krummes Holz, welches bis in das Wasser reichet, und an seinem untern Ende auf die Wasser-Diele trifft. Diese ist ein und zwanzig Schuh lang, funfzehn Zoll breit und drittehalb Zoll dicke. Eben eine solche Diele stehet bis zum Schwerdt senkrecht, und heißt die Schaum-Diele. Endlich ist auf dem Zapfen der Stand-Diele der Helm-Stock oder Handhabe, mit welcher das Steuer regieret wird.

Steuer-Bovrd. Ist der Theil des Schiffes so rechter Hand lieget, wenn man vom Hintertheile nach dem großen Mast siehet. Man wirft die Todten auf dieser Seite in die See, daß Aaß aber auf der linken.

Steuer-Brücke, heißt auf den Booten oder Kahnen eine liegende Bohle, darauf der Steuermann stehet, wenn er das Ruder führet.

Steuermann. Ist der Officier des Schiffes, der auf den Curs des Schiffes Acht hat, und dasselbe besteuert. Auf großen

Schiffen

Schiffen oder in weiten Reisen sind deren zwey bis drey, welche sich einander helfen und ablösen. Ihr Amt ist sehr wichtig.

Steuermanns-Kunst. Wenn unter diesem Worte sonst nichts verstanden würde, als das Steuer-Ruder mehr oder weniger rechts und links wenden, das Stunden-Brett richtig, bestechen, den Wind anmerken, und sich nach dem Schiff-Quadrat richten, so wäre die Kunst schon weitläuftig genug. Man muß aber zuerst hinzusetzen, daß der Steuermann alle zum Wenden gehörige Befehle hurtig bestimmt und genau gebe, und den Gebrauch des Tau-Werks und Seegel so gut, als des Ruders augenblicklich bestimmen müsse. Man begreift sie insgemein in fünf Abtheilungen. Sie sind, 1) die Beobachtung der Gestirne, 2) der Gebrauch des Compasses, 3) die Estime, 4) der Gebrauch der See-Charten und des Besteck, nebst 5) der Verbesserung der Fahrt. Die Gestirne lehren die Breite des Ortes. Vermittelst des Compasses kann er das Schiff nach dem Striche führen, den die See-Charten geben. Durch die Estime, berechnet man den Lauf des Schiffes, um dadurch den Mangel der Länge, die sich auf der See nicht deutlich finden lassen zu ersetzen. Die See-Charten geben den Weg, den das Schiff seegeln soll, und man verbessert das Besteck, indem man es mit den Beobachtungen am Gestirne vergleicht. Man gebraucht sich beym Besteck machen mit Nutzen des Reductions-Quadranten. (S. diesen Artikel).

Sie ist überhaupt zu reden, die Kunst das Schiff, nach dem gegebenen Curs oder Weg zu führen. Dieser Weg wird auf der Charte bestimmet. Zuerst siehet also der Steuermann noch ehe er die Anker lichtet, und den Hafen oder Rheede verläßt, mit welchem Wind-Striche er, ich setze hier von Toulon nach Mahon, seegeln, und wohin er folglich mit den Niederländern zu reden, die Nase richten müsse. Da der Wind, den er halten sollte nicht wehet, so sucht er die Seiten-Winde zu nutzen, um dabey so nahe als möglich an seinem Fahrt-Striche zu bleiben, und mit Breit-Wind zu schiffen. Hierzu gehöret nun, daß er das Steuer-Ruder dieser Absicht gemäß führe, und seine Seegel in der Art richte,

wie es der Umstand erfordert. In widrigen oder fast gegenstehenden Winden muß er Laviren, das heißt, mit Schlägen, welche seinen Fahrt-Strich in Winkeln durchschneiden, laufen. Diese Schläge, diese Wendungen, werden bald Steuer, bald Back-Boord, und nach Beschaffenheit des Windes und See kurz gemacht, besonders, wenn ihm daran gelegen nicht weit abzutreiben. Der Lauf des Schiffes geschiehet überhaupt selten nach einem Strich fort, denn außer den Veränderungen des Windes, nöthigen auch andere Umstände von demselben abzugehen. Zum Beyspiel, man trifft auf Vorgebirge, Halb-Inseln, Inseln, Bänke, man muß aus verschiedenen Ursachen Holz oder Wasser zu hohlen, sich zu erfrischen, etwas einzunehmen oder auszusetzen, anlegen, und daher wird der Strich der Fahrt nothwendig unterbrochen. Man muß zuweilen gewisse Ströme oder Passat-Winde vermeiden oder nutzen, auch dieses machet Aenderungen. Wenn die Fahrt klein ist, entweder in einem Meridian oder einer Parallel bleibet, so giebt der Unterschied der Länge oder Breite alles, da eines von beyden bekannt ist; wenn der Strich aber gegen beyde Linien schief ist, so verändern sich Längen und Breiten jeden Augenblick, wie unter Loxodromie, Tafeln und andern Artikeln gezeiget wird. Wenn man in diesem Falle gewiß seyn könnte, daß man den Strich beständig behalten, daß das Schiff nicht abgefallen wäre, so würde man vermittelst einer Steuermanns-Aufgabe, davon wir gleich reden wollen, den Punkt des Himmels, ob gleich nicht eben ganz richtig finden. Aber auch das Maaß des Weges ist eben nicht zu verläßig, man muß also die Fahrt verbessern, welches durch die Beobachtung der Gestirne geschiehet. Durch diese erhält man die Breite. Man machet mit dieser einen Triangel, davon die Fahrt die Hypothenuse ist. Die dritte Linie machet die Länge aus. Man darf also hier nur wie mit einem trigonometrisch zu berechnenden Dreyeck verfahren, da man alle Winkel und Linien finden kann, wenn drey Eigenschaften oder Stücke des Dreyecks bekannt sind. Hier weiß man die Fahrt, das ist, die Hypothenuse des Dreyecks, den rechten Winkel und

die

die Breite, hieraus findet man das übrige. Die weitläuftige Berechnungen werden dem Schiffer durch den Reductions-Quadrant und englischen Maaß-Stab erleichtert. Man bemerket aber von selbst, daß die Kunst bey Auflösung dieser Aufgabe, wenn sie ein richtiges Product geben soll, voraus setze, daß man die Theile des Triangels, so man als bekannt annimmt, auch richtig wisse, welches aber ziemlich zweifelhaft ist, man sehe darüber nur den Artikel Loch, Fahrwasser, die das Maaß des Weges verdächtig machen. Das beste Mittel ist, daß der Steuermann sich durch die beobachtete Längen, öfters seines Punkts auf der Charte versichere, welches er zum besten, wenn er anlegt, auf festem Lande thut, wie der Artikel saget. Siehe Länge.

Es ist in allen Fällen, um nur eines anzuführen, um nicht zu weit verschlagen zu werden, oder auf unbekannte Untiefen, und unvermuthete hohe Stellen oder Klippen zu treffen, nöthig, den Punkt des Schiffes auf der See zu wissen. Diesen findet der Steuermann auf der Charte durchs Besteck, wie wir schon gewiesen, er siehet die Umstände, darinnen er sich befindet, darauf verzeichnet. Dazu müssen die Charten aber richtig, sehr richtig seyn. Der Steuermann muß wenigstens ihre Fehler wissen, wenn er keine bessere haben kann. Dazu hilft die Erfahrung der See; der Fleiß allerley Nachrichten, von den Gewässern, darinnen er fährt zu sammlen; die Nachrichten, welche er von denen Einwohnern und Schiffern dieser Strecke sammlet, und seine Theorie von der Schifffahrt und der Natur der See überhaupt. Ich will nur einen Umstand, der die gewöhnlichen Charten mangelhaft machet anführen. Da die Erde noch eine vollkommene Kugel hieße waren die Charten dieser Hypothese zu Folge eingerichtet. Jetzt kann man diese Arbeiten nicht mehr vor richtig halten, denn die Projektion oder flachgezeichnete Oberfläche, war von einer Kugel gezogen, und nicht eine redliche Abbildung der Erdfläche selbst. Diese Irrthümer werden desto merkwürdiger, da eine Minute Fehler in der Charte eine deutsche Viertheil-Meile austrägt. Ein Fehler von diesem kleinen Bemerk,

wie er auf der Charte erscheint, ist in der Natur schon beträchtlich. Er kann besonders in den Eyland reichen Gewässern, nahe an den Sand-Bänken und Ländern bey der Einfahrt in eine Baye, beym Ausfluß eines gesuchten Flusses sehr üble Folgen haben. Ich darf nur aus der Reisebeschreibung des Herrn Pernetty zum Beweis anführen, wie unrichtig sein Schiffer die Charten an den brasilianischen Gewässern gefunden. Was ist eine Minute Fehler vor die Charte, wo man nur zu oft in Graden fehlet. Oft weiß der Steuermann, wenn er die Schätzung, die er auf der Reise gemacht, durch ein Mittel, als die genommene Länge zu Lande berichtiget hat, und den Punkt auf seiner Charte absticht, wirklich nicht ob er recht habe, oder ob die Charte fehle. Man darf hierüber nur fast alle Tage-Bücher der Seefahrer lesen, welche uns in den besten See-Charten oder Rautiers in den Charten der Bellins, der Delisle, in den Holländer Charten, unverantwortliche Fehler zeigen. Wir sehen in andern Artikeln, warum der Steuermann Höhen nehme, die Abweichung der Nadel beobachte, und wie er dieses alles anwende, wie er daraus und andern einzeln Anzeigen und Schlüssen, die er aus der bekannten Beschaffenheit der See, ihres Grundes und Tiefe ziehet, aus den Folgen der Berechnung, der durch Erfahrung bestimmten Geschwindigkeit seines Schiffes, dem Gebrauche des Locks und Wind-Messers ziehet, das Schiff durch den besten und sichersten Weg von einem Orte zum andern führe.

An dieser Arbeit, als der ersten der Fahrt, nehmen die Officiers und der Schiffer billig Antheil, sie üben aber alle die Steuermanns-Kunst aus, wenn sie es thun.

Der auf dem Kriegs-Schiff befindliche Steuermann muß noch die Signale zum Befehle sehr wohl verstehen. Er muß bey den öfteren Wendungen des Fahrzeuges, und Veränderung seiner Stelle auch in der größten Gefahr, auch wenn er mit Brandern bedrohet wird, sein kaltes Geblüt nicht verlieren, sondern die erkannte Beschaffenheit seines Schiffes, seine Eigenschaften aufs beste nutzen. Alles dieses lehret die Kunst, und die Erfahrung

macht Meiſter, in dem was auf den See-Akademien gelehret wird. Es iſt ungezweifelt, daß die vorzügliche Geſchicklichkeit in derſelben, Siege und kühne Unternehmungen beförderе, und daß daher manches einem Thurot und Dracke leicht ſey, was unerfahrne, unmöglich heißen. Wie der Steuermann die Länge und Breite finde, ſehe man unter den dahin gehörigen Artikeln. Die Magnet-Nadel aber iſt, wie bekannt, ſein Wegweiſer, dieſen müſſen wir hier noch genauer anzeigen. Wenn der Steuermann ausfährt, ſo betrachtet er, wie wir ſagten, den Ort, wo er hin will nach der Charte. Dieſer Ort hat mit ihm entweder einerley Länge oder einerley Breite, oder keines von beyden. Wenn man auf die Abweichung der Nadel nicht ſiehet, ſo bleibet ihre Richtung allemal gegen Norden, das Schiff mag ſich wenden oder drehen wie es will. Die Charte zeigt, was die verlängerte Linie der Nadel oder der Strich mit dem Lauf des Schiffes vor einen Winkel halten müſſe, um auf den beſtimmten Ort zu treffen. Ich habe oben ſchon geſagt, daß der Schiffer in Anſehung ſeines Laufes, oft die Geſetze vom Winde nehmen muß, er muß ſich deſſen bedienen, es mag Vor-Wind, Halb-Wind oder Breite-Wind ſeyn. Er muß auch bey widrigem, ſo wenig als möglich, von ſeiner Fahrt-Linie abkommen. Die Schläge beym Laviren durchſchneiden dieſelbe, und er kommt dabey ſo weit auf ſeinem Strich vorwärts, als davon zwiſchen den beyden Punkten enthalten iſt, in welchen die Schläge die Curs-Linie durchſchneiden.

Wir ſagten ſchon oben, die Oerter davon, oder wohin man ſeegelt, haben in einem Falle einerley Breite, das heißt, ſie ſind vom Aequator und Pole, einer ſo weit als der andere entfernet, daher iſt die Fahrt-Linie mit dem Aequator gleichlaufend, und folgends durch die Nadel-Richtung immer ſenkrecht durchſchnitten. Die Orte haben im andern Falle einerley Länge, und ſind alſo in der Breite unterſchieden, alsdenn wird ſeine Fahrt-Linie mit der Richtung der Nadel überein treffen. Wenn aber beydes unterſchieden iſt, ſo giebt die Fahrt eine krumme oder Loxodromiſche Linie, und der Schiffer hält ſie, wenn er ſeines

Schiffes Lauf so richtet, daß er in eben dem Winkel von der Richtung der Nadel abweiche, welchen ihm die Charte zeiget.

Man siehet, wie die Nadel den obigen Triangel bestimmen helfe, und daß die Steuermanns-Kunst nothwendig auf die Abweichung derselben genau Acht haben müsse, sie mag rechten oder schiefen Curs halten.

Die Erfindung der Nadel hat folglich der Schifffahrt und der Steuermanns-Kunst ein ganz anderes Ansehen gegeben. Sie ward kühner, da sie gewiß war, vermittelst des gezeigten Nords sich allemal Orientiren zu können. So schlecht und trübe auch das Wetter war, so wagte sie sich auf den Ocean, entfernte sich vom Ufer, und fieng an die hohe See zu suchen; so wurden neue Welttheile, und der Weg in dem nicht genug bekannten Theil der Alten erfunden. Bis zu den Zeiten davon wir geredet haben, nahmen die erfahrensten Steuerleute ihre Leit-Zeichen am Himmel anfangs am großen Bär, nach der Zeit, da sie mit dem Himmel besser bekannt worden am kleinen, außer diejenigen, welche wie die Griechen ihrem alten Gebrauch und Vorurtheil treu blieben.

Steuer-Pflicht, oder **Hinter-Costeel**. Ist die Erhöhung über dem obersten Verdecke im Hintertheile. Hier ist die Wache beym Besaan, auch Hinter-Schanz, Hinter-Verdeck.

Stooß-Keile. Sind Keile, welche zwischen die Streckblöcke und den Kiel getrieben werden, wenn das Schiff vom Stapel läuft.

Stopf-Stücke. Sind Stücke Holz, die man mit Pech und Werg beschmieret, fertig hält, die Löcher, welche die Kugeln machen, oder die sonst im Schiffe schon sind, wie die, durch welche Anker-Taue durchgehen, zuzuschlagen.

Stoppen. Heißt den Ablauf der Fluth am Anker liegend erwarten.

Stoppers. Sind Stricke von mittelmäßiger Dicke, die an ihren einem Ende Knoten haben, dadurch man sie an andere befestigen kann. Sie dienen Taue, die etwann durch einen Canonen-Schuß oder sonst zerrissen worden, wieder auszubessern und zu ergänzen.

Stoß-Kanten. Auch Bark-Hölzer. Sind lange Hölzer, welche

che eines an das andere gesetzet, wie ein Gürtel in der Tafelung herum geben. Diese hervorragende Bänder haben den Nutzen, daß die Matrosen sich daran helfen, wenn sie ans Schiff hinauf steigen oder es reinigen.

Stranden. Heißt mit dem Kiel des Schiffes gegen den Grund treffen, wenn es auffährt, so daß sich das Fahrzeug nicht erhalten kann. Man strandet wider Willen, aus Noth und mit Bedacht. Die in dem Gefecht beschädigte, oder in Gefahr genommen zu werden gebrachte Schiffe, stranden oder laufen auf. Der Feind kann sich nicht mit großen Schiffen heran machen und sie nehmen, denn er würde gleiche Gefahr laufen. Er muß also Schaluppen oder Barken gebrauchen, diese auf dem Sande stehende Fahrzeuge aufzubringen. Da hat man alsdenn noch Zeit, Mann und Gut zum Theil zu retten. Als Essex die spanische Flotte bey Cadix aufs Land getrieben, das heißt, da sie gestrandet, versäumte er es, sie mit leichten Schiffen, so wenig Wasser gebrauchen, zu rechter Zeit nehmen zu lassen. Daher erhielte der spanische Admiral Zeit, die kostbarste Ladung zu retten, und den Rest in Brand zu stecken. Dieses Beyspiel kann vor viele und andere dienen.

Strand-Recht, auch Fahrrecht, Grund-Ruhrrecht. Ist das Recht, so die an den Küsten wohnenden Einwohner vermuthlich aus dem Rechte des Ausflusses oder des Auswerfens des Meeres ausübeten, wenn sie die gestrandeten Güter der Schiffbrüchigen sowohl als die ausgeworfenen Waaren wegnahmen, und was noch härter ist, auch die Personen, welche das Meer geschonet, und aus dem Schiffbruch ans Land gesetzt hatte, zu Sclaven machten, oder doch von ihnen willkührliches Löse-Geld forderten. Freylich wurde der Frevel, den man vor Recht hielt, an allen Orten nicht gleich hoch getrieben. Man hat ein Beyspiel, daß ein Graf von Staade vor die Freyheit einer königlichen Mutter und Groß-Mutter, so auf seinen Küsten Schiffbruch gelitten, vom Könige Heinrich dem fünften in Engelland vierzig Pfund Goldes bekommen.

Die Strand-Einwohner, hieß es damals, haben viel Last den Strand zu erhalten, wer sich dem Ruhrrecht, welches

man öffentlich ausübe, nicht unterwerfen wolle, könne ja davon bleiben, und sich nicht der Gefahr aussetzen.

Nach einigen Gesetzen wurden die angespühlten Güter dem Fiskus zugeeignet, anderwärts aber nahm jeder, was er fand. Man bethete vor den Strand, Gott sollte ihn segnen, dadurch verstand der Prediger nicht, daß Schiffbrüche seyn, sondern nur, daß die Güter und Sachen lieber an den Strand seines Kirchspiels, als an des Nachbars seinen, geworfen werden sollten.

Die römischen Gesetze waren dawider. Ich kann es nicht zugeben, daß der Kaiser Andronicus zuerst die Ausübung des Strand-Rechts verbothen habe, man hat, glaube ich, gegentheils schon ältere Gesetze dawider. In Deutschland ward vom Kaiser Friedrich dem zweyten befohlen, daß diese Gewohnheit, wenn sie gleich fest gesetzt zu seyn schiene, völlig aufhören sollte. In einigen Ländern will der Fiskus noch Anspruch auf die Strand-Güter machen.

Wenn Güter an Strand treiben, ohne daß jemand vom Schiffe, dazu sie gehören, dabey ist, so gehören sie freylich dem Strand-Herren. Es wäre aber der Menschheit eine Schande, wenn es wahr seyn sollte, was man erzählet, daß neulich Leute, so Schiffbruch gelitten, erschlagen worden, damit die Güter als verlassen angesehen seyn könnten.

Der König Casimir in Polen schaffte, sagt man, das Strand-Recht an denen Küsten, welche von Preußen nach der Tanneberger Schlacht an Polen durch Vertrag gekommen waren, ab, aber die übrigen Strand-Bewohner dieses Landes, ließen sich deshalb an ihrem wohl her gebrachten Plünderungs-Recht, welches unter ihre vorzüglichsten Privilegien gerechnet werden sollte, nicht stören.

Wie viel wohlhergebrachte Gewohnheiten und Rechte sind nicht diesem der Menschheit Schande machenden ähnlich.

Seit dem man den Handel mehr liebet, seit dem die Seen nicht mehr so viel von Räubern wissen, die mit ihren Landungen Verwüstung auf den Küsten verbreiteten, und daher alle Seefahrer dem Land-Volk verdächtig machten, seit dem,

sage ich, ist das Ruhrrecht Schritt vor Schritt abgetreten. Höchstens wird es nur in geheim und auf den arabischen und andern von Barbaren bewohnten Küsten, und unter andern auf den ehemaligen Küsten von Lacedemon ausgeübt. Man kann auch sagen, daß es auf einige Weise in Jütland noch statt habe, weil der Strandherr mit dem Schiffbrüchigen das gerettete theilet.

Warum erwarteten die sogenannten gesitteten Nationen Gesetze, um etwas, so die Natur als unbillig andeutet, zu verlassen. Und warum hat man erst 1750 in Ameland hierüber Ordnung gemacht.

Jetzt ist in den meisten Oertern ein Berge-Geld vor die Mühe derer eingeführet, so schiffbrüchige Leute und Waaren gerettet; und man muß es gesehen haben, um vollkommen zu wissen, mit welcher Gefahr und Mühe diese Rettung geschiehet. Gegen Freybeuter, gegen Contrabandefahrer kann man das Strand-Recht in völliger Schärfe, sagt man, ausüben. Ich wollte aber, daß man beyde nicht neben einander gesetzet hätte.

Straße. Heißt an einigen Orten eben das, was Meer-Enge, Kanal, Fahrt, an andern. Wir merken vornehmlich die folgenden.

Straße von Anian verbindet das Süd-Meer mit dem Eis-Meere, scheidet Asien von America, und ist nicht breiter, wie die Schiffer sagen, als zwo Tage-Reisen, so reden die Erdbeschreiber ziemlich unbestimmt. Eigentlich weiß man nicht recht, was darunter zu verstehen sey. Delisle nennet sie die von Jesso, andere sagen, sie sey zwischen Jesso und America, und die meisten zweifeln gar an ihrem Daseyn. Man weiß jetzt, daß das, was man nach Anian genennet, nicht eine Straße, sondern ein großes Wasser sey.

Straße Babelmandel. So nenneten die Europäer die Meer-Enge, durch welche der arabische Meer-Busen mit dem arabischen Meere zusammen hängt.

Straße Davis. Eine breite Meer-Enge, zwischen der westlichen Seite von Grönland und Nord-America, von ihrem Entdecker Johann Davis.

Straße Gibraltar. Ist die Meer-Enge, durch welche das atlandische und mittelländische

Meer

Meer zusammen hangen, und die folglich Europa von Africa scheidet. Wahrscheinlich hat einmal das Land da zusammen gehangen, wenn sie entstanden, wissen wir nicht. Es sind große Begebenheiten in der Welt vorgefallen, davon wir kein Wort gehöret, wenn uns tausend Mährchen aufbewahret worden. Herkules hat diesen Damm gerissen, ein gewaltig Stück Arbeit; denn sie ist vier spanische Meilen breit, und neune lang. (S. Herkules-Säule). Engelland giebt sich vermittelst des Besitzes von Gibraltar in dieser Straße ein größeres Gewicht. Es kann sie bis an die africanische Küste sperren, und weder die französischen Flotten vom Mar de Levant können sich mit denen vom Ponnent, noch mit den Spaniern, ohne zu schlagen, vereinigen, wenn Engelland es so haben will. Auch die spanische See-Macht ist dadurch getrennet.

Straße, Magellanische. Eine Meer-Enge, welche von Ferdinand Magellan den Namen hat. Sie gehet aus dem atlandischen Meer in die Süd-See um die südliche Spitze von America. 1460 hat sie vor Magellan ein Martin Behaim ein Edler Nürnberger auf einem portugiesischen Schiff entdecket.

Straße von Sunda. Meer-Enge zwischen der Insel Sumatra und Java. Sie wird von den Ostindien-Fahrern stark und nothwendig durchseegelt.

Streck-Blöcke. Heißen die Unterlagen des Zimmermanns zum Boden der Kähne.

Streichen. Heißt in der Schiff-Sprache etwas herunter lassen. Man gebraucht es von Seegel und Flagge. In dem Artikel Seegelstreichen, Flaggen-Gruß ist hierüber das meiste gesagt worden. Ich will noch nachhohlen. Man findet in alten Schriftstellern, daß es sehr lange üblich gewesen, und Appion sagt, daß in mittelländischer See die Unterthanen vor ihren Herrn, und niedrige vor höhere es gethan haben. Es geschiehet noch heute, entweder aus Ehrfurcht, oder Freundschaft und Neigung zu bezeigen. Die Schiffe streichen daher gegegen die Städte, Festungen und liegende oder ihnen begegnende Schiffe. Diejenigen Mächte, welche sich im Besitz eines Meeres zu seyn glauben, suchen von allen darauf seegelnden

den Gruß überhaupt, oder das Seegelstreichen vor ihren Schiffen und Festungen zu behaupten, darüber es oft zu großen Händeln kommt. Auch hievon habe ich Beyspiele von den Venetianern und Türken angeführet. Wir wollen noch ein paar zu besserer Deutlichkeit anziehen, welche dorten der Raum nicht fasset. Der Admiral Daumont schoß zwey Engelländer in Grund, welche ihm ohnweit Calais zu streichen zugemuthet. Ihre Aufführung wurde nicht gut geheißen, weil es auf der französischen Küste geschehen war. Im Jahre 1652 diente Cromwellen der Heeringsfang zu einem wahren Grunde, das Seegelstreichen vielleicht zum Schein-Vorwand des Krieges mit Holland. Es hatte nämlich ein Niederländer Kauffahrer im Canal sich vor einer Fregatte zu streichen geweigert, welche ihn darüber angriff, so daß er sich, nachdem der widrige Wind ihn wahrscheinlich gerettet hatte, nach den Küsten von Calais zu der holländischen Flotte des Admirals Tromp geflüchtet. Da nun noch verschiedene andere Kauffahrer auch in den Canal eben gehen wollten, mußte Tromp sich, sie zu decken, oder wenn sie aufgebracht waren, wieder zu erobern, in den Canal begeben, allwo ihm der englische Admiral begegnete. Er verlangte von Trompen mehr Ehre, als dieser ihm anthat, da er nicht alle Seegel beynahm. Hierüber kam es zum Gefechte, und so entspann sich ein blutiger Krieg zwischen den Mächten. Ich habe ein Beyspiel von dem Admiral der Britten gesagt, welcher vom Bräutigam, seiner Königinn das Seegelstreichen im Canal verlangte. Ich muß noch ein Beyspiel anführen, welches zeiget, daß die See-Officier der Britten bey Strafe solchen Trotz beweisen müssen. Im Jahre 1661 fuhr ein schwedischer Gesandter die Themse herauf, wo eben der Capitain Holmes mit dem Rojal Carl von hundert und vier Canonen lag. Der Gesandte ließ nicht streichen; der Engelländer ahndete es nicht, ward darüber zur Verantwortung gezogen, und verlohr seine Commission. Mit diesen Begriffen haben die Mächte sich daher theils in ihren See-Reglements, theils in denen Tractaten, so sie unter einander zu verschiedenen Zeiten getroffen, hierüber erkläret,

die

die Ceremonien des Streichens und des Grußes sowohl, wie sie freundschaftlichen Schiffen und Festungen, als auch den eignen begegnen sollen, festgesetzt.

Ludwig der vierzehente in Frankreich, setzte, z. B. in Ansehung der Hansee-Städte in einem mit ihnen getroffenen Vergleich, feste, daß sie, sobald sie französische Flaggen vernommen, sogleich streichen, aufs Signal des Beylegens mit einem Canonen-Schuß, solches thun, und die Schaluppe, welche der französische Capitain an sie schicken würde, erwarten sollten.

Ein Tractat zwischen Dännemark und Schweden setzt fest, daß letzterer Macht Schiffe, wenn sie durch den Sund gehen, die Festung Cronenburg mit Streichung ihrer Ober-Seegel auf dem großen Maste und mit schwedischer Losung grüßen, dagegen aber von der Festung mit Dänischer gegrüßet werden sollten. Wenn beyder Reiche Flotten sich begegnen, oder in einen Hafen kommen, sollen sie sich mit gegenseitiger Losung grüßen. Einzele Schiffe streichen nach der Losung, wenn sie einer Flotte begegnen das große Tap-Seegel u. s. w.

Carl der zweyte in Engelland verglich sich mit den Niederländern 1662, daß die Holländer Kriegs-Schiffe und Armateurs, welche in der englischen See den königlischen Schiffen begegnen würden, die Flagge des Mastes streichen und das Mars-Seegel fallen lassen sollen. Die Franzosen haben von denen, so an ihrer Küste fahren, das Seegelstreichen auch oft gefordert, aber nicht immer erhalten.

Ludwig der vierzehnte hatte mit Carl dem zweyten hierüber einen Vergleich getroffen, welchen Jacob der zweyte nicht halten wollte. Mit dem Streichen der Seegel selbst, hat es eben so mancherley Verschiedenheit, als mit den Gerechtsamen und Forderungen. Zum gewöhnlichsten aber ist, daß das Schiff nach einem Gruß mit einer ungleichen Zahl Canonen-Schüsse, sein großes Bram-Seegel auf die Hälfte fallen lasse und wieder aufziehe. Dieses geschiehet vor einer Festung. Da, wo mehr Ehre erzeigt werden soll, wird das Seegel halb herab gelassen, und nicht eher, als bis man einen

Canonen-

Canonen-Schuß entfernet iſt, wieder aufgehißet. Wenn ein Schiffer ſolches nicht thun wollen, hat man ihn, heißt es, dazu durch Canonen-Schüſſe gezwungen, welche er noch dazu bezahlen müſſen.

Strom. Heißt oft ſo viel als Rheede.

Strom. Ströme. Sind gewiſſe merkliche Bewegungen der See nach irgend einer Gegend; man kann ſie von der Fluth dadurch unterſcheiden, daß ſie an vielen Stellen ſind, wo dieſe nicht eigentlich ſtatt findet, obgleich dieſelbe vieles zu jenen beyträget. Dieſe Ströme führen Fahrzeuge von ihrem Wege; man ſagt ſie ſtrömen ab, oder treiben ſie an gegen etwas, man nennet dieſes Anſtrömen, wo ſie ſcheitern können. Eben dieſe Bewandtniß hat es, wie man jetzt aus den Berichten der Naturforſcher weiß, mit der den Alten ſo berühmten Scylla heute Sciglio. Dieſes iſt nichts, als ein Strom zwiſchen den beyden Vorgebirgen Faro und Sciglio, wo Ebbe und Fluth, und der Zug des einfließenden Meeres ſehr heftig und ziemlich unordentlich fließen. Der Strom wird bey der Fluth ſo ſtark, daß man ſich mit Gewalt auf der andern Seite erhalten muß, wofern man nicht davon fortgeriſſen werden, und an den Sciglio ſcheitern will, welches den Alten widerfuhr, die die Natur dieſes Stromes nicht wußten. Noch wiſſen wir, daß deſſen Gewalt weit heftiger iſt, wenn er gegen Griechenland fließt, als wenn er zurück kommt. Daß man ferner in der Zeit nur mit dem ſtärkſten Süd-Wind kaum, den Strom entgegen komme.

Man wird in des Anſons Reiſe finden, wie ſehr die Ströme der See bey der Fahrt des Schiffes in Anſchlag zu bringen ſind, denn ſo wie es ſich trifft, daß die Ströme gegen den Wind fließen, ſo gehen ſie auch nach demſelben.

Wenn Ströme durch feſte Körper oder ſtärkere aufgehalten werden, können daraus Meer-Strudel entſtehen, wie bey Drontheim in der Nord-See und anderwärts.

Die Urſachen dieſer Ströme oder Strom-Gänge ſind beſtändige Paſſat-Winde, die Ebbe und Fluth, und das Zurückwerfen der Wellen von den gegenſtehenden Küſten, ausgehende Flüſſe, Meer-Buſen, Engen,

zwischen den Inseln, die allgemein bemerkte Bewegung des Wassers von Morgen gegen Abend u. s. w. die noch unbekannten ungerechnet.

Die Weltbeschreiber geben uns, wenn sie anders aufmerksam sind, Verzeichnisse von solchen Strömen, und bemerken, daß sie nicht immer beständig sind. Die Tage-Bücher und See-Charten merken sie gleichfalls als etwas wichtiges in der Fahrt an. Vom grünen Vorgebirge gehet z. B. gegen Fernando ein so starker Strom, von Westen gegen Osten, daß ein Schiff in zwey Tagen dahinwärts sechzig Meilen gehen kann, zur Rückreise aber sechs bis sieben Wochen brauchet, und doch ohne Stürme nicht fortkommt. Welch eine weitläuftige Materie vor die Weltweisen, richtige Bemerkungen zu sammeln, die manche Schifffahrt glücklicher machen könnten. Auch auf denen See-Charten und in denen Tage-Büchern sind sie nicht allemal richtig angegeben, so wenig als manches merkwürdige Land. Ich besinne mich, daß der Herr von Bougainville einen Strom daran gewahr ward, weil er einen großen Streifen Fisch-Rogen in der See fand, welcher doch von den Fischen ans Land gelegt, und von dem Strom in die See getrieben war.

Man hat auch in der Tiefe untere Ströme bemerken wollen. Die Engelländer haben dergleichen im Sunde gefunden, auch im Canal von Calais und der Meer-Enge von Gibraltar sind sie, sagt man, beobachtet worden.

Strom auffahren. Heißt gegen die Fluth seezeln, welches das Gegentheil von Stoppen ist, da man zu einer Zeit der Fluth, so uns zuwider ist, am Anker lieget, und eine vortheilhafte erwartet.

Strom auffahren. Ist auf dem Flusse eine mühselige Arbeit. Wenn der Wind fehlet, müssen die Schiffe geschleppt werden, welches bey den verwachsenen Ufern eine gewaltige Mühe machet, so daß ein Mann besonders daran zu arbeiten hat, nur allein die Leine zu heben. Oft müssen die Schiffer sich im Sande einen Canal ausgraben. Sie schicken das Boot mit dem Anker eine Strecke voran, und winden sich nach.

Strudel. Meer-Strudel. Man findet solche Strudel auch

auf

auf großen Flüssen, wie z. B. in der Donau und dem Rhein.

Struppen. Sind überhaupt Stücke gesplitterter Taue, an deren Ende man einen eisernen Ring in dem Ring-Knoten hat; sie dienen zu allerley Tau-Werk.

Strußen. Fluß-Fahrzeuge, so mit Stücken besetzet werden können; denn sie dienen denen Russen auf der Wolga zum Handel, und zu Kriegs-Zeiten zu Transporten. Sie sind insgemein in Form großer Schuten gebauet, und mit guten Hütten und Buden versehen. Sie führen Ruder, und diese im Vordertheil unter einem Verdecke, aber nur ein Stag und ein ander Seegel. Ihr Steuer ist eine Stange wohl sechs Klaftern lang, an dem Orte, wo sie ins Wasser kommt platt, und wird durch ein Seil regieret. Diese Fahrzeuge können wegen ihres platten Bodens, durch das Schiff-Volk, mit Boots-Hacken leicht vom Sande gebracht werden, wenn sie aufgelaufen. Dergleichen kommen auch in dem Königsberger Gewerbe vor, ob sie gleich nicht von der größten Art sind. Kriegs-Strußen hat man schon in der Belagerung von Riga unter dem Czaar Alexis Michaelowitz gesehen.

Stück-Güter. Ein Schiff mit Stückgütern beladen, wenn seine Fracht aus verschiedenen Waaren besteht, die einzeln an den Schiffer zur Ladung gegeben.

Stück-Pforten. Sind die Schieß-Scharten, so in der Verkleidung des Schiffes gemacht worden, um daraus zu feuern. So viel Verdecke ein Schiff hat, so viel Stück-Pforten Reihen sind auf demselben, ohne die, so vorn über des Constabels-Kammer und auf den Kasteelen stehen. Man fängt die Lagen von unten zu zählen an. Die erste ist also die näheste am Wasser. Hier stehen die stärksten Stücke von acht und vierzig bis sechs und dreyßig Pfund. Es entstehet ein großer Nachtheil vor die Schiffe, wenn sie diese aus Furcht Wasser zu bekommen, nicht öffnen dürfen. Es geschiehet aber entweder, wenn sie schlecht gebauet sind, oder wenn sie Schlag-Wellen und hohe See gegen sich haben und vor Wind sind. Um besser und auf einmal zu bemerken, wie die Stück-Pforten stehen, wollen wir ein Schiff von

sechzig Canonen vor uns nehmen. Hier sehen wir in dem untern Verdeck sechzehen. Der Bau des Schiffes bringt es mit sich, daß es oben länger wird, und daher treffen die Stück-Pforten des zweyten Verdecks, da es eben so viel in der Reihe hat, gegen die Zwischen-Räume vom ersten. Wenn drey Batterien sind, so ist die oberste kleiner als die untern, nicht weil das Schiff kürzer wird, sondern weil oben Raum zu Kammern abgeschnitten werden muß. Bey den Franzosen, Holländern und Engelländern, und ihnen im Bau folgende, werden die Stück-Pforten mit einer von oben herunterfallenden Klappe verschlossen. Die Spanier schließen sie von der Seite. Sie müssen im Falle, daß man nicht bald die Canonen einzuführen nöthig hat, dichte zugehalten und verschlagen werden. Man sagt, ein Schiff ist auf so viel Stücke ausgeschäfftet, man sagt, so viel Pforten in jeder Lage. Der Abstand der Pforten aus einander ist in den großen königlichen französischen Schiffen achtzehentehalb Fuß, so groß muß er seyn, damit die Arbeiter bey jeder Canone sich bewegen, und das Feuer der abgefeuerten nicht eine neben stehende anstecken kann. In andern Sartern bey Privat oder etwa Compagnie-Schiffen ist dieser Raum nicht so groß, wie überhaupt alle Maaße in einem gleich stark geschäfteten Schiffe des Partikuliers kleiner als in den Königlichen sind, welche letztere schwerer Geschütz, mehr Canonen, und also mehr Ober-Bau und stärker Holz haben. Die Breite der Pforten ist vor die große drey Fuß, und so nach Verhältniß. Hieraus wird die Länge des Kiels bestimmt.

Stück-Pforten, lose, blinde Pforten. Macht man ins Schiff, wenn man den Ort, wo eine Pforte seyn sollte, anmalet.

Stunden-Brett. Die Holländer sagen Uhr-Boord, ist eine hölzerne Scheibe darauf die zwey und dreyßig Wind-Striche gezeichnet sind. In jeden derselben sind sechs Löcher hinter einander gebohret, diese stellen die sechs Gläser des Quartiers vor. Der Steuermann hat dieß Stunden-Brett am Mast nahe bey seinem Nacht-Hause befestiget, und bedienet sich desselben folgender Gestalt. Er

ſteckt nämlich ſo, wie der Windſtrich jedes Glas lauft einen Nagel in ein Loch weiter; z. B. wenn der Strich vier Gläſer hinter einander Nord-Weſt zu Weſten geweſen, ſo ſteckt er in den Strich des Stunden-Brets dieſes Namens den Nagel in das vierte Loch u. ſ. w.

Sturm. Iſt ein Geſchlechts-Wort, welches verſchiedene Arten unter ſich begreift. Ein heftiger Wind, heißt es ſonſt, iſt eine Winds-Braut, ein noch ſtärkerer, Sturm, der allergewaltſamſte, ein Orkan. Von allen ſind die Artikel nachzuſehen. Es fragt ſich, wie eigentlich derjenige Grad der Heftigkeit und Geſchwindigkeit anfange, den man Sturm nennet. Man hat gewiſſe Werkzeuge dadurch man die Stärke des Windes miſſet. (Siehe Wind-Wage). Man könnte ſie gebrauchen, den Grad der Heftigkeit anzugeben, welche einen Wind zum Sturm machet. Wenn man die Theorie der Winde wüßte, oder vielmehr, wenn die uns bekannte zureichend wäre, ſo würde man die von den Stürmen auch haben, und wo nicht auf immer, doch auf die meiſten Fälle denſelben voraus ſehen können, wie man z. B. den Sturm voraus weiß, wenn ſich über den Tafel-Berg auf dem Hoffnungs-Cap, die furchtbare ſchwarze Wolke herunter läßt. Viele die vom Schiff-Weſen geſchrieben, und die Vorbothen der Stürme beygebracht, haben gewiſſen Geſtirnen die Schuld gegeben, daß ſie Stürme brächten. Sie erſchienen am Horizont zu Jahres Zeiten, da es aus andern Gründen ſtürmiſch iſt, aber ſie hatten nicht mehr Schuld daran, als der Schiffer. Nähere Urſachen, bewirken die beyden großen Himmels-Körper, welche uns leuchten, und einen beſonderen Einfluß in die Witterung unſerer Dunſt-Kugel haben, und mehr vielleicht als es bis jetzt zu ſagen philoſophiſch ließ. Die Meteorologie würde auch dem Schiffer ungemein vortheilhaft ſeyn. Halley hat auf ſeinen Seereiſen, welche groß und gefährlich geweſen, ein von ihm beſchriebenes See-Barometrum mit geführet, und er rühmet deſſen vorbedeutende Kennzeichen. Andere Phyſiker haben dergleichen auf ihren Reiſen in der Süd-See gefunden.

Man giebt verſchiedenen Gattungen von Stürmen grie-

chische Namen. Der Unterschied ist der, daß es bey dem einen nur regnet, bey dem andern aber auch donnert, beydemal ist der Horizont verfinstert, die Wellen steigen in die Höhe, und das Schiff wird, wenn auch die Schiffer alle Seegel eingenommen haben, hin und her geworfen. Die gefährlichsten Arten von Stürmen sind die, wo der Wind oft umsetzt, und wie es heißt, um die ganze Rose läuft.

Was für Mittel wenden aber die Schiffleute an, um nicht umgeworfen, verschlagen zu werden. Ich könnte hier, wenn ich beredt genug wäre, mit vielen Figuren nichts sagen. Ich will aber einen Schiffer reden lassen. Zuerst nimmt man die hohen Seegel ein; verstärkt sich der Sturm, so folgen die Marsseegel; man behält nur das Schönfahr und Fockeseegel. Auch diese werden, wenn der Sturm wächst, gestrichen. Man nimmt weiter die Raan und Marssteugen ein, überläßt sich Wind im Rücken und steuert so gerade als möglich. Steigen die Wellen aber so hoch, daß man befürchtet sie würden dieses Gebäude zerschmettern, und eine Windbruth die Gallerien wegnehmen, so giebt man dem Winde die Flanke, und sucht die Welle schräge zu schneiden. Man bemüht sich wo möglich eine Rheede zu gewinnen, steuert allda die Naase gegen Wind, oder gegen die Fluth, wenn sie stärker als der Wind ist. In großer Noth kappt man alle Masten bis auf den Focke. Wenn der Wind aber um die ganze Rose herum läuft, so ist außer der Gefahr Masten zu verlieren, von den Schlägen der Wellen Lecke zu bekommen der Umstand, daß der Schiffer nicht mehr weiß wo er ist, alsdenn das gefährlichste, er wird auf Bänke und Klippen geworfen, die er nicht sehen kann. Zu leichte Fahrzeuge werden über und über geworfen und sinken. Je kleiner ein Schiff ist, desto größerer Gefahr verschlungen zu werden, ist es ausgesetzt. Daher auch diese anders davon reden. Sie haben Sturm, da ein größeres nur hin und her geworfen wird. Alles kommt hier auf die Bauart, auf die Geschicklichkeit und Entschlossenheit der Seeleute, welche den Muth nicht sinken lassen, und besonders den Umstand an, daß sich das Schiff in einer reinen See, hoch vom Lande befinde, daß es nicht scheitern und auf-

laufen

laufen kann. Der Schiffer hat gewiſſe Merkmale welche ihm den Sturm voraus ſagen. Wir haben ſchon einiges davon geſagt. Die Meerſtille, die Nebenſonnen, Wolken vor dem Aufgang, dieſe treffen ziemlich ein; es giebt gewiſſe Zeichen, die einem Lande, Küſte oder Seeſtrecke beſonders eigen ſind; gewiſſe heftige Winde die in der Regenzeit oder Winter wehen. Die Erfahrung und Kenntniß der See thut hier das beſte. Es iſt ſehr übel, wenn man ſo wie ein Wrack mit Maſt und Wand treiben ſoll, das Schiff iſt ein Spiel der Wellen, da hingegen ein Seegel dazu dienet, es durch den Wind in einer Richtung zu erhalten. Es wäre alſo gut, wenigſtens ein gewiß kleines Seegel zu behalten, aber dabey würde der Sturm das Schiff weiter treiben, als man gerne wollte, beſonders wenn man nicht viel Platz hat. Einige werfen einen Anker, der die Fahrt nur etwas aufhält, wenn er auch nicht eingebiſſen. Ein Autor, der Herr von Villeneuve, führet eine Erfindung an, die im Sturm nützlich ſeyn könnte, und wohl zu probieren ſtünde. Man ſenkt eine Raa mit dem Seegel, daran verſchiedene Canonenkugeln gebunden worden hinten ins Meer, dieſes hält das Schiff auf, macht hinter demſelben eine gewiſſe Stille im Sog, und das Seegel ſelbſt bricht die Schlagwellen. Die Probe iſt mit kleinen Schiffen gemacht worden, und man hat nicht nur Nutzen, ſondern auch dieſen Umſtand bemerkt, daß das Schiff mit einem ſolchen Seegel im Waſſer ein kleines an dem Maſt aufziehen könnte, deſſen Nutzen wir oben erkläret haben. Vor Schiffs-Flotten iſt am ſicherſten, ſich nicht in Sturm zu begeben, und lieber zeitlich eine Rheede zu ſuchen, weil durch die Stürme ſo manche Flotten ſchon verwüſtet worden. Die große Spaniſche in dem Canal muß jedem hiebey in den Sinn kommen. Es giebt Zeiten da die Stürme häufiger ſind, daher ſind einige Strecken alsdenn gar nicht zu befahren, ſie wüthen zuweilen auch nur an den Küſten, und die hohe See iſt nicht beunruhiget, oft kann es in einer Bucht ſtille ſeyn, wenn es draußen ſtürmet. Man findet ſchon in den Alten die Nachricht, wenn die See zu beſchiffen iſt, und wenn ſie ſchiffbar zu ſeyn aufhören ſoll. Es wäre ein pedantiſcher Aber-

glaube, wenn man glauben wollte, Plinius und Ptolomäus hätten uns hierüber zureichende Lehren geben können. Die kleinen Schiffe ihrer Zeit durften sich nie dahin wagen, wo unsere hinkommen. Bey uns ist das noch lange kein gefährlicher Sturm was bey ihnen so hieß. Was haben Ptolomäus und seine Abschreiber übrigens von der Fahrt auf der Nordsee, auf der weißen und Ostsee, auf den Japanischen und Mexicanischen und den Südmeeren gewußt?

Sturz-Güter. Nennet man bey der Ladung eines Schiffes solche, welche in den Raum geschüttet werden, als Salz, Getraide, die weder Fässer noch Ballen erfordern.

Stützen. Verdeck, sonst ein Niederländisch Berkaon, sind Träger, welche auf ein Schiffs-Verdeck gestellet, das Obere unterstützen helfen. Eine andere Gattung wird oben auf den Boord gestellet, und dienet einmal kleine Tau-Werk daran zu befestigen, und denn auch das Schanz-Kleid darum zu schlagen.

Süd-Länder. Hierdurch verstehet man die Länder, welche nahe am Süder-Pol liegen. Sie sind noch nicht sonderlich bekannt, nur vor einem Jahre hatte eine Eskadre von Brest, aus zwey Schiffen und einer Galeere bestehend, diese Strecke befahren, viel Eis gefunden, und an einem Lande, so sie von einem ihrer Capitaine benennet, Besitz genommen, aber nicht untersucht. Der Herr von Kerguelen welcher mit bey der Fahrt gewesen, ist wieder abgegangen um weiter zu kommen. Den letzten Nachrichten zu Folge hat eine spanische Fregatte abermals zwey neue Inseln, die nach der Estime sechs hundert Meilen von Fernandez entfernet gewesen, besucht. Man giebt aber weder Länge noch Breite davon, aus bekannten Gründen an. Vermuthlich sind sie auch zu denen Südländern zu rechnen.

Süder-Kreuz. Ist ein Sternbild nahe am Süder-Pol, es bestehet aus vier kreuzweis stehenden Sternen. Es ist denen Schiffern in Betracht des Süd-Pols das, was der kleine Bär am Nord-Pol ist.

Süder-See. Ist ein großer Meerbusen, welcher die Nordsee oder das deutsche Meer in Holland strömet; es hat selbiger die holländischen Inseln links und Frießland rechts. Man berechnet seine Länge funf-

zehn und seine Breite zehn Meilen.

Süd-See-Compagnie. Entstand in Engelland 1710, weil die Engelländer sich einen Sitz im stillen Meere verschaffen wollten. Sie erhielt zu Utrecht den Assiento Tractat, Waaren und Sclavenhandel mit Spanien, aber dieser wurde 1750 gänzlich aufgehoben, und die Compagnie lebt von den Interessen ihrer Stocks, oder dem Staat vorgeschossenen Capitalien.

Süd-Compagnie in Frankreich, ist der Name der in den ersten Jahren des laufenden Jahrhunderts den Negerhandel mit Spanien treibenden Gesellschaft, die ihr Haupt-Gewerbe in Buenos Ayres trieb.

Sultane. Starkes türkisches Kriegsschiff, ein Hochboord.

Sund, Ores-Sund. Eine berühmte, und zwar die vornehmste von den drey Meerengen, wodurch die Nord- und Ostsee zusammen hängen, und Schonen in Schweden von Seeland in Dännemark getrennet wird. Letzteres ist Meister davon, und alle Schiffe so durch gehen, müssen bey Helsingoer in Seeland Zoll entrichten, welcher nicht unansehnlich ist. Daher die in der Ostsee handelnden hier ihre Consuls haben, welche ihrer Nation behülflich sind. Es bezahlen aber nicht alle Nationen diesen Zoll auf einerley Fuß, sondern laut denen Verträgen, so sie mit den Dänen eingegangen sind. Carl der Vte vertrug sich mit ihnen so, daß die Unterthanen des Kaisers von einem Schiff von zwey hundert Tonnen, zwey Nobel, und die drüber drey Nobel beym Hin- und Herwege zahlen sollten. Die Holländer haben zuletzt 1701 einen Contract errichtet, vermöge welchem sie von allen Waaren viere vom Hundert geben, und es wird dieser Preiß der Waaren nach dem Connossement im Texel ꝛc. gegeben, angenommen. Die Franzosen haben das Recht gleichfalls, nicht durchsucht zu werden, und können drey Monat Frist zur Bezahlung des Zolles nehmen. Schweden hatte im Rothschilder Frieden die Zollfreyheit bedungen, aber 1720 auch aufgegeben. Wegen der russischen Schiffe ist bisher viel Streit gewesen, der jetzo auch seine Entscheidungsregel gefunden, die aber nicht deutlich genug vors Publikum bekannt worden.

Um sich einigen Begriff von der heutigen Beschaffenheit der

Schifffahrt in der Oſtſee zu machen, füge ich ein Verzeichniß der Schiffe bey, welche im Jahre 1772 durch dieſe Meerenge gefahren. In allen ſechs tauſend acht hundert und achtzig Seegel, als zwey tauſend ein hundert und fünf und vierzig Holländer, ein tauſend acht hundert und vier und neunzig Engelländer, neun hundert und drey und ſiebenzig Dänen, fünf und achtzig Schweden, acht hundert und ſechs und zwanzig Preuſſen, zwey hundert und eilf von Danzig, ein hundert und ſiebenzig von Bremen, acht und dreyßig von Lübeck, zwey und dreyßig von Hamburg, acht und zwanzig Ruſſen, ein und zwanzig von Roſtock, dreyzehn Kaiſerliche, dreyzehn Franzoſen, ſieben Curländer, zwey Spanier, zwey Portugieſen. Was aber die Meerenge ſelbſt anlanget, ſo muß man merken, daß ſie neun deutſche Meilen lang, bey Helſingoer und Cronenburg, in Seeland und Helſingborg in Schonen ein tauſend drey hundert und ein und dreyßig Faden, das iſt ohngefähr eine halbe Meile breit ſey. Von Kopenhagen bis Malmoe aber iſt der Canal ſchon vier däniſche Meilen.

Sund Smiths. Iſt am Ende der Baffins-Bay, über dem acht und ſiebenzigſten Grad Breite. Dieſes iſt gleichſam das Ende der Schifffahrt gegen den Nord-Pol. Man fängt allhier die gröſten Wallfiſche.

Super-Carge. Ober-Kaufmann, iſt der, welcher auf einem Kauffahrer die Ober-Aufſicht über die Waaren hat.

Swine-Sund. Eine ſchmale Meerenge bey Friedrichshall, darüber 1716 und 1718 die Schweden Brücken geſchlagen, als ſie in Norwegen gegangen.

T.

Taackel. Iſt ein Werkzeug, welches aus einem oder zwey Tauen, einem Block mit zwey Rollen und einer einfachen Rolle, ſo ihr entgegen iſt, beſtehet. Man bedienet ſich deſſelben ſchwere Laſten auszuheben und einzunehmen. Eines der Taue deſſelben heißt der Mantel, das andere der Vall oder Läufer, das dritte der Reep. Am Ende des letztern ſind eiſerne Zangen und Haken,

Haken, welche die Last angreifen. Der Land-Zimmermann sagt Seil und Kloben. Dergleichen Taackel sind an verschiedenen Orten des Schiffs, an den Masten, den Top-Reeps u. s. w. angebracht.

Taackel-Meister. Ist derjenige, welcher das Takelwerk in einem neuen Schiffe besorget.

Taackel. Tackel-Werk. Heißt sonst auch alles was am Seegel, Anker oder Kabel zur Ausrüstung des Schiffes gehöret.

Taackel. Raack-Tauwerke. Welche dienen, das Schönfahr- oder Fockeseegel aufzuhissen. Sie sind an den Raacks beyder Seegel fest.

Taacker. Zimmerleute, welche sich auf den Privatwerften in Engelland befinden. Diese Werfte gehören dem Schiffs-Baumeister, mit welchem der, so ein Schiff verlangt, den Beilbrief aufsetzt. Die Tacker aber übernehmen vom Baumeister die sämmtliche Zimmer-Arbeit, sie vertheilen den andern ihre Arbeit theilweise, so daß einer den andern treibt, daher die Arbeit geschwinder gehet, und nicht so viel Tagwerk wie anderwärts erfordert, wo man nach Taglohn arbeitet.

Tacktik. See- Ist die Kunst, Kriegsflotten zu stellen und zu bewegen. Wir können sie theilen in Marsch, Anker, und Schlachtordnung vor die Flotte. Die besondern Unternehmungen einzeler Schiffe und Eskadern beziehen sich darauf.

Erstlich, Marschordnung ist gegen den Feind, vom Feind, von ihm entfernet und zu Transport, im Anzug, Rückzug und Verfolgen, Kreuzen ꝛc.

Zweytens, Ankerordnung im Hafen, auf der Rheede, beym Anlegen zum Landen.

Drittens, Gefechtordnung. 1) Schiffe gegen Schiffe. Hiebey sind zu merken, die Einrichtung der Stellung so sie nehmen, und die Weise, wie sie in Betracht des Feindes zu machen ist; die Bewegungen so die Flotte macht, dem Feinde den Vortheil des Windes zu nehmen, seine Linie zu durchschneiden, zu trennen, und einzele Schiffe weg zu nehmen. 2) Schiffe gegen Batterien, beym landen, beym canonieren, beym bombardieren der festen Plätze. Diese Wissenschaft ist, man siehts, sehr weitläuftig. Der Admiral, welcher denen Regeln zu Folge, die ihm durch die Kunst angegebene Mittel, Wind, Wetter,

ter, Lage der Oerter, Beſchaffenheit der See gehörig zu nutzen verſteht, iſt ſo wenig ein bloßer Taktiker, als der, ſo die Armee zu Lande geſchickt führet.

Tafeln. Fleiſch- Ich wage es, gewiſſe nur neulich auf franzöſiſchen Schiffen probirte Täfelchen ſo zu nennen, welche dazu dieneten, Suppen vor die Kranken davon zu kochen, eine Nachahmung von dem ſogenannten Taſchen-Bullion, oder auch von dem im letzten Kriege verſuchten, ich weiß aber nicht eigentlich warum nie zum Gebrauch gebrachten Fleiſchpulver. Die Franzoſen ſind mit ihren Fleiſchtafeln ſehr wohl zufrieden geweſen, da ſie die Equipage der Fregatte l'Enjouée darauf Herr Caſſini die Seeuhren jüngſt probirte, verſucht hat.

Tafeln. Loxodromiſche- Durch dieſe Tafeln wird die Piloten-Aufgabe, ſiehe Steuermanns-Kunſt, aufgelöſet. Man weiß den Strich, mit dem man gefahren, und die Weite des Weges den man zurückgeleget. Man findet in den Tafeln nach dieſer bekannten Anzeigung die Länge und die Breite des Orts wo man ſich befindet und umgekehrt. Denn wenn man Länge und Breite weiß, ſo geben dieſe Tafeln den Weg den man gefahren an, ingleichen wie ſich die Länge verändert habe. Da dieſe Berechnungen auf der Figur der Erdkugel beruhen, ſo iſt einzuſehen, daß es nöthig geweſen, ſelbige nach den neuen Entdeckungen ſo von den Mathematikern, durch Vermeſſung der Grade gemacht worden, abzuändern. Wie dergleichen Tafeln conſtruiret werden müſſen, hat ein gewiſſer Engelländer, Murtoch, in einem Buche gelehret. Wir müſſen hier aber ſagen worauf dieſe Bereitung der Tafeln beruhe.

Da die Loxodromiſche Linie, welche ein Schiff in ſeiner Fahrt beſchreibet, ſo bald ſie die Meridiane ſchief ſchneidet, keinen Theil eines großen Zirkels machen kann, ſondern vielmehr eine Spiral wird, die immer näher zum Pole kommt, ohne ihn zu berühren, ſo hat man, um dieſe Linie zu berechnen, welches gar ſchwer, und vor den Schiffer zu weitläuftig ſeyn wird, von zehn zu zehn Minuten Breite die Länge des durchlaufenden Weges vor jeden Windſtrich vom Aequator an, und die Veränderung der Länge berechnet.

Man

Man hat hierauf diese Zahlen in mehreren Columnen neben die Breiten dahin sie gehören, gesetzet. Man siehet also leicht den Unterschied der Länge, und löset hierdurch alle Aufgabe der Steuermanns-Kunst, aber freylich nur mit Annäherung auf.

Tafeln. Mond- Der bekannte Astronom Mayer in Göttingen hat Tafeln für die Bewegung des Monden ausgerechnet, so genau, daß man durch Beobachtung desselben seine Weite und Stand gegen die Fixsterne die Länge finden kann. Die Gelegenheit dazu hat ihm der berühmte Euler gegeben, und ein anderer Gelehrter gab ihm Anleitung, den Preiß vor die Erfindung der Länge zu fordern. Er hat aber seine Arbeit nicht völlig bewerkstelliget, und bey allem ist die Rechnung vor die Praxis des Schiffers viel zu weitläuftig. Indessen ist nicht zu läugnen, daß sich geschickte See-Officier dieser Methode, zur Berichtigung der Länge und Rectificirung des Bestecks, und ihrer Beobachtungen der Finsternisse, sehr wohl bedienet haben. Seine Erben haben, wie der Mathematiker Kästner anmerkt, die drey tausend Pfund Sterlings, so sie von dem Parlament erhalten, größtentheils dem Glück zu danken gehabt, in Göttingen zu seyn. Die Tafeln sind übrigens in der Handschrift nach Londen geschickt, und allda so, wie sie der verstorbene Professor Mayer hinterlassen, nicht völlig ausgearbeitet herausgekommen.

Tafeln. Stunden- Unter den Artikeln Länge und Seeuhr, habe ich das eingerückt, was ich über die Methode, den Unterschied der Zeit durch eine Uhr zu finden, in den Schriftstellern gefunden. Diese haben mich aber auf die Frage geführet, wie der Schiffer seine Stunde wisse, die er gegen seiner Uhr ihre vergleichen soll. Man sucht hiezu, vermöge der mittäglichen Sonnenhöhe zu gelangen. Eine Methode die nicht zuverläßig ist. Wenn man die Höhe der Sonne und des Pols nebst der Declination weiß, so ist leicht, durch Rechnung den Abstand der Sonne vom Meridian, und folgends die wahre Stunde zu finden. Da dieses aber vor jeden Fall zu weitläuftig, und vor die Steuerleute zu schwer oder zu mühsam ist, so hat Herr Cassini Stundentafeln vor die Schiffe berechnet. Er nimmt

die

die Sonnenhöhe von fünf zu fünf Graden, die beyden Declinationen, die nordliche und südliche, so wie die Polhöhen von Grad zu Grade an, und giebt daraus den Stundenwinkel oder Abstand vom Meridian an. Noch bleibet aber immer die Verbesserung der Instrumente zum Höhen nehmen und andern Observationen zur See zu besorgen übrig.

Tag-Signal. Sind Zeichen, welche auf den Schiffen des Tages mit Flaggen und Canonenfeuer gegeben werden.

Tang. Ein Gewächs in der Nordsee von etlichen Gattungen. Einige haben Blätter von zwey bis drey Finger breit, andre dergleichen von einer Ellen Breite und fünftehalb Elle Länge.

Tartane. Ein unbedeckter Hochboord in der mittelländischen See, kleiner als die Polacke davon sie eigentlich eine Art ist. Sie führet ohngefähr zehn Mann, hat nur einen Baum und einen Focke, ihr Seegel ist lateinisch, doch setzt sie bey bösem Wetter ein viereckigtes auf.

Taucher. Sind Leute, welche sich auf den Grund der See herunter lassen, und allda einige Zeit erhalten können. Ihr Nutzen und Gebrauch ist mannigfaltig, und man hat, ihre Arbeit zu erleichtern, allerhand Werkzeuge erfunden, welche vornehmlich dahin abzielen, den auf den Grund gefahrnen Mann Luft zum Athem holen, und festen Stand oder Gleichgewicht zu verschaffen. Sie sind die Arbeiter bey der Perlenfischerey und beym Corallenfang. Wenn Sachen aus dem Grunde geholt werden sollen, muß es durch Hülfe dieser Leute geschehen, welche die versunkenen Körper aufsuchen, und die Seile daran, wenn es nöthig, befestigen. In der Kriegesgeschichte kommen verschiedene Beyspiele vor, da Taucher dem Feinde die Anker abgeschnitten, Petarden angeschraubt und Löcher in die Verkleidung gebohrt haben sollen. Ich glaube, man müsse diese Erzählungen nicht gerade aus glauben oder verwerfen, sondern durchdenken, weil sich vielleicht etwas brauchbares daraus nehmen liesse, so bey den Schiffen nicht nur, sondern auch bey Brücken und andern Wasser-Gebäuden anwendlich wäre.

Der Name eines berühmten sicilianischen Tauchers, Pescecolla, ist bis auf uns gekommen;

men; er hat die Carybdis auf Befehl des Königs Friedrich von Sicilien untersucht. Unsere Seebeschreiber berufen sich noch heute auf seine Erfahrungen. Die besten Taucher sind heutiges Tages bey der Perlenfischerey in Arbeit. Da die Flotte der Spanier bey Vigos verheeret worden, sind viele Kostbarkeiten in die See versunken. Verschiedene Jahre darauf fand sich eine Gesellschaft, welche gegen funfzehn vom Hundert Abgabe, die Erlaubniß solche auszufischen, erhielt. Hier kann man sich die Arbeiten der Taucher vorstellen.

Taucher Schiff. Ein Schiff, so unter Wasser gehet. Der bekannte Holländer, Drebbel, hat dergleichen in Engelland erfunden, man findet sie aber nirgends gut beschrieben. Einen Entwurf davon giebt Papin.

Tau. Cabel- Ist ein dickes und langes Seil, ordentlich in Europa von Hanf. Es bestehet aus drey großen Seilen, die wieder aus Seilerfaden zusammen gesponnen sind. Ueberhaupt aber werden alle starke Stricke auf dem Schiffe Taue genennet. Man hat stehendes und laufendes Tauwerk. Alles Tauwerk mit seinen Rollen und Flaschenzügen ist so eingerichtet, daß es die Kraft der Matrosen vermehret. Die angeschlagenen Enden eines jeden Tauwerks, haben ihren beständigen festen Platz im Schiffe, so daß man ihn auch des Nachts finden kann. Das Cabeltau, davon hier die Rede ist, gehöret eigentlich vor den Anker. (s. auch Cabel.) Ihrer sind wie der Anker verschiedene, nicht nur zum gegenwärtigen Gebrauch, sondern auch zum Ersatz in Bereitschaft. Jedes Cabeltau, so dick es auch ist, bestehet aus drey Windeseilen, Hebeseilen oder Pferdeleinen, jede von diesen aus drey Leinen oder Schnüren, und diese aus so viel Schnüren als das Kabel haben muß, wenigstens aber aus vieren, daß also das Tau aus acht und vierzig Faden besteht, wenn es gleich zur dünnen Gattung gehöret, s. Seiler.

Tau getheert. Heißt ein solches, welches durch heisses Schiffstheer gezogen worden. Es sind zwo Arten desselben: die erste entstehet, wenn die Faden getheeret und denn gezwirnt werden; die zweyte wenn der fertige Tau durchgezogen wird. Beym Theeren muß man das Theer rein ohne Sand und Unreinlichkeit, und nicht so heiß auf-

auftragen, daß das Tau verbrenne. Auf ein Schiffpfund Garn rechnet man in Schweden zwey Mark Speck, ein Drittheil Tonne Theer zum Cabelgute, und eine halbe zum Klein-Werk.

Tau. gewärmt- Heißt ein Tau, so in einen heissen Ort gelegt worden, allwo es ausgeschwitzt hat.

Tau. Haupt- Ist der große Ankertau auf dem Schiffe, er ist wenn die Hälfte der Schiffsbreite acht und vierzig Fuß ist, vier und zwanzig Zoll dick. Nach diesem Verhältniß bestimmt man sie vor andere Breite. Die folgenden Taue sind um einige Zoll dünner. Alle Cabeln oder Taue haben einerley Länge, nämlich sechs hundert Fuß oder hundert und zwanzig Faden. Wenigstens versteht man eine solche Länge, wenn man Cabellang sagt. Die ersten Faden werden hundert und achtzig Fuß lang gemacht, durch das Winden verlieren sie sechzig. Es ist nicht leicht, und gar nicht üblich, diese Faden länger zu spinnen, um den Tau, wie oft nöthig wäre, da man zwey an einander setzen muß, länger zu liefern. Man kann auch merken, daß ein Haupttau von vier und zwanzig Zoll, dreyzehn tausend acht hundert und vier und zwanzig Pfund wiege. Der Ankertau ist im Schiffe an seinem Ende in dem Cabelgatt fest: er wird mit verschiedenem kleinen Seilwerk nachgehalten; hauptsächlich aber ruht er auf der Bettung um die er sich schließt, feste.

Tau. Pferde- Pferde-Leine. Ist ein Seil, an welchem die Pferde ein Fahrzeug ziehen.

Tau-Pforten. Sind Tauwerke welche dienen, die Stückpforten zuzuschliessen.

Tau-Werk. Sind alle zur Schiffs-Ausrüstung gehörige Seile mit ihren Rollen und Haltungen. Man nennet stehendes das, welches fest angeschlagen ist, wie etwa die Wand, laufendes, wie das Cabel.

Wir haben eine schöne Abhandlung vom Seilschlagen und der Verfertigung der Tauwerke vom Herrn du Hamel. Das beste Garn zu Schifftauen ist das hanfene, jeder Hanf-Haarling ist an sich schon fester als ein flächsener. Es wäre falsch, wenn man glaubte, die Stärke des Taues sey nach der Anzahl der darinn befindlichen Faden und ihrer Stärke zu schätzen; denn erstlich ist das Haar nicht

so

so lang als ein Seil, und muß gesponnen werden. Es kann also ein Seil zerreissen, ohne daß ein Haar zerreißt. Die Faden des Hanfs haben in der äußern Fläche Rauhigkeiten, welche das Ganze zusammen fest halten, und aus diesem Grunde sind hanfene Stricke wieder fester als von Flachs und Aloegarn, welches man auch gebraucht. Die Eigenschaften eines zu guten Tauwerk dienenden Materials sind: daß es in seinen einzelen Haaren fest sey; dieses Haar muß biegsam, in der Oberfläche glatt, und so lang als möglich seyn. Diese Eigenschaft hat der Hanf in solchem Grade, als man zu verlangen Recht hat. Es sollte der Ackerer mit Fleiß hierauf sehen. Er könnte vielleicht mit gleichem Nutzen an Verbesserung der Hanfpflanze arbeiten, als man es schon lange mit dem Flachs gethan hat.

Je länger die Haare sind, desto weniger darf man sie drehen, und desto mehr laufen sie folgends gerade weg, und die Lagen kommen gerader über einander. Es ist aus allen zu erweisen, daß die Stücke fester werden würden, wenn sie nicht stark gedreht werden dürften, die Fiebern nicht so stark gespannt, und ihre Lage nicht so sehr schief gemacht würde.

Die Theorie von der Stärke der Taue ist stark bearbeitet. Bouguer sagt, man habe hierüber eine ziemlich zuverläßige Regel, daß ein Cabel so viel Tonnen Last tragen könne, als heraus kommt, wenn man das Quadrat seiner Dicke durch viere theilet. Z. B. eine Cabel von acht Zoll Dicke, muß sechzehn Tonnen oder zwey und dreyßig tausend Pfund tragen. Ein Cabel von vier und zwanzig Zoll hundert und vier und vierzig Tonnen oder zwey hundert und acht und achtzig tausend Pfund. Naturforscher haben gesagt, es wäre besser zur Dichtigkeit und Stärke der Taue vortheilhaft, wenn man die gesponnenen Faden in Büschel bände, und mit andern schneckenweise überspänne, aber sie würden im Rollen leiden. Indessen ist gewiß, daß das ganze drehen der Taue durch den Geiz des Handwerkers, dessen unrichtigen Handgriffen und Recepten überlassen, eine unredliche Bearbeitung bleibe. Jeder Tau und Seil hat in der Sprache der Matrosen seinen Namen, denn es ist durchaus nöthig, daß sie

hierinnen sehr genau seyn, wenn sie verstanden werden, und andere verstehen wollen.

Wir sagten der beste Zeug zu Tauen sey Hanf, man hat aber in der weiten Wasserwelt, außer dem Aloe, davon oben Stricke von Wolle, Baumwolle, Lianen, Haaren, Binsen, Bast von Bäumen u. s. w. Die Seide würde unstreitig stärkere Taue als der Hanf geben, aber bis jetzo werden dergleichen nur zur Pracht auf der Schute der Burgermeister von Amsterdam, wenn er in den Staatsrath gehet, in Venedig und in China gebraucht. Um diesen weitläuftigen Artikel des Tackelwerks in bessere Ordnung zu bringen, habe ich folgende Tabelle, ein Verzeichniß des Tauwerks zu einem Schiffe vom ersten Range in französischen Dienste eingerücket. Die Benennungen sind unter ihrem Anfangsbuchstaben aber, mit der Erklärung zu suchen.

Tau-Werk. Zum Antakeln eines Schiffes vom ersten Rang, und Vorrath auf demselben erforderlich.

Taue des Besaans.

	Dicke.	Länge.
1 Stag	7 Zoll	18 Faden.
12 Wandleinen	5½ —	142 —
13 Puttings und Stagreeps	3 —	80 —
1 Raacktau	3¼ —	80 —
3 Stück Webleinen	— —	240 —
1 Besaans Kardeel	4½ —	70 —
1 Schoote	3¾ —	35 —
6 Gytauen	3 —	108 —
6 Dergleichen	2½ —	96 —
1 Drosse	3 —	40 —
2 Besaansbrassen	3½ —	24 —
2 Hißtaue	2 —	60 —
1 Halstau	2 —	20 —
1 Hanepot an der Besaan-Raa Webleinen	— —	20 —
2 Besaans-Reeps	3¾ —	24 —
1 Balenie, Webleinen	— —	40 —

Stagſeegel des Beſaan.

	Dicke.	Länge.
1 Vall	2 Zoll.	24 Faden.
1 Schoote	3 —	16 —
1 Halſe	6 —	3 —
1 Loſer Stag	3½ —	12 —

Beginnen-Ree.

1 Reep	5 —	8 —
1 Braſſe	2¼ —	48 —
2 Toppenants	2¼ —	48 —

Bramſteuge.

8 Haupt Tauenwände.	3¼ —	50 —
2 Perdons	3¼ —	32 —
1 Stag Webeleine	— —	40 —
1 Vall	2½ —	38 —
1 Reep	3¼ —	7 —
2 Schooten	3½ —	48 —
2 Booyleinen	1½ —	46 —
2 Braſſen	2 —	54 —
2 Toppenants	1½ —	40 —
2 Gytauen	2 —	56 —
8 Sprietauen	2 —	20 —
10 Puttings	2 —	40 —
1 Raacktau	3 —	10 —
2 Webeleinen	— —	— —

Tauwerk des großen Maſts.

1 Stag	17 —	40 —
20 Haupttauen zu Wänden	10 —	300 —
20 Puttings	4 —	170 —
5 Vall	6½ —	120 —
1 Reep	12 —	40 —
1 Stückſchooten	6½ —	90 —

	Dicke.	Länge.
1 Paar Halsen	9 Zoll.	56 Faden.
3 Booyleinen	4½ —	70 —
2 Brassen	4 —	86 —
2 Garguspins	— —	— —
2 Toppenants	3¾ —	142 —
4 Bauchgürtel	3¼ —	160 —
2 Nordgürtel	3¼ —	60 —
1 Halstaackel	3½ —	20 —
Gasquebas	2½ —	40 —
Windetau	4¼ —	160 —
2 große Tackels	3½ —	100 —
1 Scheerleine.	2¼ —	60 —
1 Stagtackel	4 —	80 —
1 Kleiner Stagtackel	3 —	72 —
2 Peert Leinen	5 —	14 —
	2½ —	11 —
1 Scheerleinen dünne	— —	160 —
2 Mantels	5 —	36 —
1 Topreep	8 —	32 —
1 Raacktau	4½ —	45 —
12 Sprietauen	3½ —	84 —
7 Webeleinen	— —	560 —
2 Brasseschenkels	5 —	12 —

Stag-Seegel.

Loser Stag	5 —	18 —
Vall	2½ —	30 —
Schoote	4 —	12 —
Halse	3¼ —	6 —

Groß-Steuge.

12 Haupttaue der Wand	5½ —	146 —
6 Perdons	5½ —	150 —
1 Stag	6½ —	28 —
1 Stagtackel	3½ —	40 —

	Dicke.	Länge.
1 Windereep	7½ Zoll.	80 Faden.
1 Vall	4 —	80 —
1 Reep	6½ —	26 —
1 Loſe Reep	6½ —	28 —
2 Schooten	8½ —	64 —
2 Booyleinen	3¾ —	88 —
2 Braſſen	3¼ —	88 —
2 Toppenants	3¼ —	88 —
2 Gytauen	3½ —	110 —
2 Bauchgürtel	3½ —	26 —
2 Nordgürtel	2½ —	80 —
2 Kleine Taackel	2½ —	48 —
2 Peertleinen	3½ —	10 —
	2 —	8 —
2 Reſtaackels	2½ —	12 —
	2 —	28 —
1 Vall des Bauchgürtels	2½ —	40 —
2 Mantels	3¼ —	20 —
2 Braſſeſchenkels	5 —	8 —
18 Puttings	3 —	100 —
1 Raacktau	3½ —	22 —
4 Webeleinen	— —	320 —

Stag-Seegel.

1 Schoote	1¾ —	23 —
1 Vall	1¾ —	23 —
1 Halſe	2½ —	5 —
1 Loſer Stag	3½ —	12 —

Große Bram-Steuge.

6 Haupttaue in der Wand	3 —	36 —
2 Peredons	3 —	56 —
1 Stag	3¼ —	26 —
2 Braſſen	2 —	80 —
2 Braſſenſchenkel	2¾ —	4½ —

	Dicke.	Länge.
2 Booyleinen	1½ Zoll.	80 Faden.
2 Toppenants	1¾ —	36 —
1 Vall von großen Marsſeegel	2¾ —	60 —
1 Reep	3½ —	6 —
2 Gytauen	2¼ —	80 —
6 Sprietauen	2½ —	24 —
8 Puttings und Sortau	2½ —	36 —
1 Raacktau	3 —	10 —
2 Webeleinen	— —	166 —

Tauwerk des Fockemaſts.

18 Haupttauen zur Wand	9½ —	300 —
1 Stag	13 —	18 —
1 Focke Kardeel	6 —	120 —
1 Reep	11 —	36 —
2 Schooten	6 —	88 —
2 Schmieten	8 —	25 —
2 Booyleinen	4 —	64 —
2 Braſſen	3¾ —	84 —
2 Toppenants	3½ —	140 —
2 Gytauen	3½ —	86 —
2 Bauchgürtel	3½ —	116 —
2 Nordgürtel	3 —	56 —
1 Raacktackel	2¾ —	38 —
1 Breſſing	6 —	20 —
2 Windetauen	4½ —	180 —
2 Boegtaue	3¾ —	80 —
2 Scheerleinen	2 —	56 —
2 Peertleinen	4¾ —	13 —
	2½ —	10 —
1 Webeleine	— —	160 —
2 Braſſenſchenkels	4¾ —	11 —
2 Boegtaus-Reeps	6¼ —	36 —
6½ Webeleinen	— —	520 —
2 Raacktau	4½ —	40 —

10 Sprie-

	Dicke.	Länge.
10 Sprietauen	3 1/4 Zoll.	70 Faden.
18 Puttings	3 3/4 —	160 —

Focke-Steuge.

10 Wandtauen	5 1/4 —	22 —
6 Perdons	5 1/4 —	180 —
1 Stag	5 3/4 —	20 —
1 Steugwinde Reep	7 —	66 —
1 Vall	3 1/2 —	80 —
1 Reep	5 3/4 —	24 —
1 Lose Reep	5 —	26 —
Schooten	8 —	64 —
2 Booyleinen	3 1/2 —	86 —
2 Brassen	3 —	86 —
2 Toppenants	3 1/4 —	86 —
2 Gytauen	3 1/4 —	96 —
2 Bauchgürtel	3 1/4 —	24 —
1 Bauchgürtel-Reep	2 1/4 —	38 —
1 Nordgürtel	2 1/2 —	76 —
2 Kleine Tackel	2 1/4 —	46 —
2 Peertleinen	3 1/4 —	9 —
	2 —	8 —
2 Reeftackels	2 1/4 —	11 —
	2 —	28 —
2 Brassenschenkel	3 1/4 —	71 —
2 Mantels	3 —	18 —
16 Puttings	3 —	90 —
1 Raacktau	3 1/4 —	20 —
3 1/2 Webeleinen	— —	280 —

Stag-Seegel.

1 Vall	1 3/4 —	23 —
1 Schoote	1 3/4 —	23 —
1 Halse	2 1/2 —	5 1/2 —
1 Loser Stag	5 —	10 —

Fock Bramsteuge.

	Dicke.	Länge.
6 Haupt Wandtauen	3 Zoll.	34 Faden.
2 Peerdons	3 —	50 —
1 Stag	3 —	24 —
2 Brassen	1½ —	74 —
2 Toppenants	1¾ —	34 —
2 Gytauen	2 —	74 —
1 Vall	2½ —	58 —
1 Reep	3¼ —	5½ —
2 Booyleinen	1¾ —	74 —
6 Sprietauen	2¼ —	23 —
2 Brassenschenkel	2¼ —	4 —
1 Raacktau	2¾ —	9 —
8 Puttings	2 —	34 —
1 Webeleine	— —	80 —

Boegspriett.

2 Schooten	3 —	70 —
2 Ständer	4¾ —	24 —
2 Brassen	3 —	80 —
2 Toppenants	3½ —	70 —
2 Bauchgürtel	2¾ —	40 —
2 Gytauen	2¾ —	44 —
1 Trietze	2¾ —	40 —
2 Brassenschenkel	3½ —	6 —
1 Bastard oder Raacktau	6 —	10 —
Wand vor die Ree	5 —	14 —
	2 —	8 —

Boegsprietts-Steuge.

8 Haupttaue zu Wänden	3¼ —	23 —
1 Stag	3¼ —	5 —
	2 —	36 —
1 Vall	2 —	20 —
1 Reep	3 —	5 —

2 Toppe-

	Dicke.	Länge.
2 Toppenants = =	1 $\frac{3}{4}$ Zoll.	30 Faden.
2 Braſſen = =	2 —	50 —
2 Gytauen = =	2 —	50 —
8 Puttings = =	2 —	32 —

Anker.

2 Stoppers = =	10 —	30 —
6 Ruſtleinen = =	7 —	84 —
2 Unterläufer am Ankerhaken =	6 —	82 —
1 Baackleine = =	7 $\frac{1}{2}$ —	80 —
8 Struppen = =	6 —	24 —

Kabel.

4 Kabel von = =	23 —	120 —
4 Dergleichen von = =	22 —	120 —
2 Dergleichen von = =	12 —	120 —
1 Kabelaaring = =	12 —	60 —

Vor die Schaluppe.

1 Schleppſeil = =	6 —	50 —
2 Bootstaue = =	3 $\frac{1}{2}$ —	160 —
1 Bootstau = =	3 —	80 —
Zum Schaluppen-Tackel, Taue von =	3 $\frac{1}{2}$ —	56 —
von =	3 —	23 —
— =	2 —	42 —
— =	1 $\frac{1}{2}$ —	14 —
1 Webeleine = =	— —	80 —
Leinen = = =	— —	75 —
Faden = =	— —	— —
4 Stoppers zum Kabelgatt =	8 —	40 —
16 Dergleichen zu den Verdecken =	9 —	64 —
48 Dergleichen im Gefecht =	5 $\frac{1}{2}$ —	72 —
6 Webeleinen zum Anſchlagen der Stoppers	— —	480 —

Beyſeegel des großen Maſts.

2 Valle = = =	3 —	70 —
2 Schooten = =	2 $\frac{1}{2}$ —	30 —

	Dicke.	Länge.
2 Halsen	2 Zoll.	24 Faden.
1 Anschlag vor die Spieren	3 —	80 —

Beyseegel der großen Steuge.

2 Valle	3 —	90 —
2 Schooten	2½ —	30 —
2 Halsen	2½ —	22 —

Beyseegel des Focks.

2 Valle	3 —	60 —
2 Schooten	2½ —	28 —
2 Halsen	2½ —	22 —
1 Anschlagtau vor die Spieren	3 —	80 —

Der Focke-Steuge.

2 Valle	3 —	80 —
2 Schooten	2 —	25 —
1 Halse	1½ —	12 —
Zu Bundseilen	8 —	20 —
	7 —	20 —
	6 —	20 —
	5½ —	15 —
	5 —	20 —
	4 —	20 —
	3½ —	30 —
	3 —	60 —
	2 —	60 —
	1½ —	60 —
1 Schlinge zu Tonnen	6 —	12 —
4 Andere Schlingen	5 —	32 —
2 Woeling am Boegspriett	6½ —	160 —
66 Webeleinen zu allerhand Gebrauch am Tauwerk und dessen Beschlag	— —	3280 —
120 Leinen	— —	2600 —

170 Packe zweydräthige Seile
170 Desgleichen dreydräthige
3000 Packe zweydräthiger Bundfaden zum Beschlagen.

Zu den Canonen.

254 Tackel zum befeſtigen aufgeſchlagen Tauwerk.

	Dicke.	Länge.
30 Stückſeile	2 Zoll.	150 Faden.
32 Dergleichen	$6\frac{1}{2}$ —	144 —
32 Dergleichen	6 —	144 —
6 Dergleichen	5 —	64 —
5 Dergleichen	4 —	18 —
70 Beſteckleinen aufgeſchlagen Tauwerk	$2\frac{1}{2}$ (3) —	560 —
200 Bundſeile an die Lavetten	$3\frac{1}{2}$ —	100 —
508 Bundſeile zu den Taackelrollen der Canonen	3 —	254 —
60 Kleine Taackels an den Pforten und zu Bundſeilen der Rollen	$1\frac{3}{4}$ —	360 —
30 Pforten-Reeps	$3\frac{1}{2}$ —	90 —
30 Andere Reeps	3 —	90 —
120 Pfort-Tau	2 —	180 —
1 Schlinge	9 —	7 —
1 —	6 —	6 —
24 Leinen	— —	600 —
30 Zweydräthige Leinen	— —	— —

Zu den Seegeln.

1 Seegelſaum	$5\frac{1}{2}$ —	90 —
1 — —	5 —	90 —
1 — —	$4\frac{3}{4}$ —	80 —
1 — —	$4\frac{1}{2}$ —	80 —
2 — —	4 —	160 —
6 — —	3 —	480 —
4 — —	$2\frac{3}{4}$ —	320 —
8 Stück Trageleinen	$2\frac{1}{2}$ —	640 —
6 — —	2 —	480 —
36 Webeleinen	— —	880 —
48 Leinen	— —	1200 —
Drathgarn		
Zweydräthig Garn		

Die folgenden Tauwerke gehören zum Vorrath.

	Dicke.	Länge.
1 Großer Reep = =	12 Zoll.	40 Faden.
1 Focke-Reep = =	11 —	36 —
2 große Schmieten = =	9 —	28 —
2 Focke Schmieten = =	8 —	25 —
1 große Schoote =	6½ —	90 —
1 Focke-Schoote = =	6 —	88 —
1 großer Vall = =	6½ —	120 —
1 Focke-Vall = =	6 —	120 —
1 großer Wind-Reep = =	7½ —	80 —
1 Steuge Reep = =	7 —	66 —
1 Schoote des großen Mars-Seegels	8½ —	64 —
1 Schoote des kleinen Mars-Seegels	8 —	64 —
1 Reep und loser Reep =	6½ —	80 —
1 Wandtau = =	5½ —	80 —
1 Kabelaaring = =	12 —	60 —
1 Topreep = =	11 —	36 —
3 — = =	4½ —	240 —
3 — = =	4 —	240 —
4 — = =	3½ —	320 —
4 — = =	3 —	320 —
6 — = =	2½ —	480 —
6 — = =	2 —	480 —
6 — = =	1½ —	480 —
12 Doppelte Webeleinen =	1 —	960 —
12 Dergleichen einfache =	— —	960 —
24 Sor-Tauen = =	— —	1200 —
60 Pack einfacher Schnüre.		
200 Doppelte Schnüre.		

Vor die Canonen.

1 Rolle Tau-Werk von = =	3 —	80 —	
2 = = = = = =	2½ —	80 —	
2 = = = = = =	2 —	80 —	

10 Leinen

	Dicke.	Länge.
10 Leinen = = = =	— Zoll.	250 Faden.
12 Pack einfacher Schnüre = =	— —	— —
4 Rollen aufgeſchlagen Tau-Werk =	2½ —	80 —

Vor den Steuermann.

6 Loth Leinen jede von = =	— —	80 —
2 Leinen zu Valls = = =	— —	80 —
1 Stag des großen Maſts = =	17 —	40 —
1 Focke Stag = = =	13 —	18 —
1 Beſaan-Stag = = =	7 —	18 —
1 großer Steug-Stag = =	6½ —	28 —
1 Vormarſch-Stag = = =	5¾ —	20 —
1 großer Reep = = =	12 —	40 —
1 Fock-Reep = = =	11 —	36 —
1 Top-Reeps-Mantel = =	8 —	32 —
1 Rolle große Schoote = =	6½ —	90 —
1 Focke-Schoote = = =	6 —	88 —
1 paar neue große Schmieten = =	9 —	56 —
1 paar Focke Schmieten = =	8 —	50 —
1 großer Cardeel = = =	6½ —	120 —
1 Focke-Vall = = = =	6 —	120 —
3 Rollen Haupt-Taue der großen Wand	10 —	300 —
1 Wand-Reep des Vormarſch-Seegel =	7 —	66 —
1 Rolle Schooten des großen Marſch-Seegels = = = =	8½ —	64 —
1 Rolle Schooten des Vormarſch-Seegels	8 —	64 —

Kabel.

4 von = = = = =	23 —	480 —
4 = = = = =	22 —	480 —
2 = = = =	12 —	240 —
2 = = = =	11 —	240 —
1 Kabelaring = = = =	12 —	60 —
1 Boop-Leine = = =	7½ —	80 —
1 Schlepp-Seil vor die Schaluppe =	6 —	50 —

Tau-Werk von allerhand Art.

Stücke.		Dicke.	Länge.
1 von		10 Zoll.	30 Faden.
1		9 —	64 —
1		8 —	60 —
1 1/4		7 —	104 —
2 2/3		6 1/2 —	214 —
2 1/4		6 1/4 —	36 —
2 1/8		6 —	171 —
4		5 3/4 —	322 —
6 1/2		5 1/2 —	525 —
2		5 —	162 —
2		4 3/4 —	48 —
6 2/3		4 1/2 —	535 —
6 1/2		4 —	512 —
9 1/3		3 3/4 —	748 —
19 1/2		3 1/2 —	1552 —
8		3 1/4 —	634 —
21		3 2/3 —	1668 —
4 2/3		2 3/4 —	377 —
9 1/2		2 1/2 —	755 —
5 1/4		2 1/4 —	417 —
8 1/4		2 —	825 —
8 1/3		1 1/3 —	266 —
4		1 1/2 —	314 —
108 Webeleinen		— —	8580 —
107 Leinen		— —	2675 —
170 Pack, zwey und dreydräthig Schnur-Werk		— —	— —

Noch müssen wir das Gewicht dieses Tau-Werks anführen, so wie es roh und getheert befunden wird, und daher einige oben stehende Artikel wiederholen.

Das sämmtliche laufende und stehende Tau-Werk der Masten wiegt roh 137,448 Pf. getheert aber 183,264 Pfund.

Das sämmtliche Tau-Werk zu denen Canonen, wiegt roh,

4904 Pfund, getheert 6538 Pfund.

Das Tau-Werk der Seegel roh 5733 Pfund, getheert aber 7639 Pfund.

Des Schiffers Thau-Vorrath wiegt 15506 Pfund roh, und 20674 getheert.

Der Conſtabler hat im Vorrathe 407 Pfund roh, ſo getheert wiegen 542 Pfund.

Des Steuermanns-Vorrath belauft ſich auf 265 Pfund roh, die wiegen getheert 353 Pfund.

Die völlige Anzahl aller zur Ausrüſtung eines Schiffes gehörigen Tau-Werke, wiegt getheert demnach 219,010 Pfund, roh aber nur 164,263 Pfund.

Ter Shanah Emmi. Zeug-Meiſter des Capudan-Paſcha, der über obige Anſtalt die Aufſicht hat.

Terſhanna. Admiralitäts-Haus und Bau-Platz in Conſtantinopel. Allhier ſind viele Schuppen gebauet, und die Galeeren ſtehen trocken.

Texel. Eine kleine Inſel in der Provinz Holland, zwiſchen dem deutſchen Meere und der Süder-See, hat eine berühmte Rheede, wo viel Schiffe ſicher liegen können, hier iſt der Sammel-Platz der holländiſchen Schiffe.

Thalamiten. Sind diejenigen Ruderer auf den alten Schiffen der Griechen, welche ganz zu unterſt in denſelben verdeckt ſaßen.

Theer. Heißt ſonſt auch, aber unrecht, Pech, wird aus fetten Kien-Stöcken, in dazu eingerichteten Oefen, gleichſam ausgeſchmolzen, dienet zum Wagen ſchmieren, die Schiffe und Taue zu theeren u. d. gl.

Theer-Dock. Iſt in einigen Hafen ein zum Theeren der Schiffe angewieſener Platz.

Thelemege. Ein großes See-Schiff der Ptolomäer in Aegypten, in welchen Zimmer und Cabinetter mit großer Pracht zur Wolluſt und Bequemlichkeit angebracht worden. Cäſar hat mit der berühmten Cleopatra darauf Reiſen unternommen, und deshalb von ſeinen Truppen Tadel verdienet. Ptolomäus Philopator hat die erſte erbauen laſſen, und von dieſer iſt insgemein die Rede. Dergleichen Schiffe giengen von Ruder und Seegel getrieben. Man ſehe den Artikel Trireme. Die Schriftſteller haben ſo viel Schwierigkeit bey Erklärung

des Mechanismus seiner Ruder gefunden, daß sie den kürzesten Weg vor den besten gehalten, und das Daseyn des Schiffes selbst geläugnet haben.

Der Herr von Lo Looz sagt, man hätte die langen Ruder auf der Thelenege, wenn die gewöhnliche Art der Bewegung etwann bey ihrer Länge zu beschwerlich geworden, auf folgende Weise anordnen können. Er setzt, dieses Schiff sey neun und siebenzig Fuß vom Wasser-Rand an sich gewesen, die Ruder-Pforten der Thraniten sind zwanzig bis dreyßig Fuß über dem Wasser. In der Pforte stehet eine Säule und an solcher Wellen die hinten im Schiffe um eine Axe sich drehen. An diesen Wellen gehen von der Säule ab, Balken nach dem Maaße, wie die Ruder länger werden, weiter hinaus. In den Enden dieser Balken sind die Ruder mit ihrem Ober-Ende in eine Falze durchgesteckt und um Nagel beweglich. Das Ruder gehet senkrecht herunter ins Wasser; aber wie ein Ende durch die Falze reichet, ist eine Stange an dasselbe befestiget, welche längst der Wellen, fast bis an das untere Ende derselben reicht, allwo sie mit einem eisernen Ring befestiget wird. Von diesem Punkte an gehet durch die Welle ein eiserner Hebel, welcher sich mit einer starken runden Maße endigt, herunter. Wenn diese Maße durch Stricke, so daran befestiget worden, von den Arbeitern angezogen wird, wird das Ruder zugleich durch die Stange schräg aus dem Wasser gehoben, die Welle macht, daß die Schaufel vorgreift, man läßt die Maße des Hebels nach, und damit wird das Ruder ins Wasser gebracht und in Bewegung gesetzt. Diese Beschreibung ist, ich gestehe es, ohne Figur undienlich, daher ich die Leser auf den Autor zurück weise, vor dessen Einfälle ich nirgends Gewähr leiste.

Therp-Werd. Heißen in Friesland die Hügel, wo man sich vor der Einteichung bey hohem Wasser hin flüchtete.

Thraniten. Sind diejenigen Ruderer, welche auf den alten griechischen Schiffen, in der zweyten erhöheten Reihe von Bänken in der Mitte des Fahrzeuges am Boorde saßen.

Thurm-Schiffe. Wir haben Nachricht von Fahrzeugen der Alten, welche hinten und vorn

oder in der Mitte Thürme gehabt, um davon in die Fahrzeuge des Feindes, schleudern, schießen und werfen zu können. Ich könnte sehr lächerliche Vorstellungen anführen, so uns die Grammatiker von diesen Schiffen machen. Die gutherzigen Leute sind aber in ihren Erklärungen des Militarischen so sehr oft angegriffen worden, daß man ferner mit einem Angriff auf sie keinen großen Namen erwerben kann. Bey dem allen ist lächerlich zu glauben, daß man auf ein schmales und langes Schiff einen Thurm von zwey bis drey Sockwerk, folgends achtzehen bis vier und zwanzig Fuß habe, errichten können. Die Geschichtschreiber, welche sich die Mühe genommen, und die Maschinen der Krieger selbst beschrieben haben, und die gewissen, unserer Critiker so verhaßt sind, weil sie ihnen, wie ich glaube, nicht Raum zum Träumen überlassen. Diese sagen uns, wie die Thurm-Schiffe ausgesehen. Cäsar beschreibt eine Art. Man verband verschiedene Flöße mit einander, die gleiche Breite hatten, man brachte Erden und Rasen darauf, damit man herüber gehen konnte. Forn und auf den Seiten wurden Brust-Wehre von Hürden und Zimmerwerk gemacht, auf diesen Bau setzte man Thürme von zwey Stockwerk, welche das ganze Werk einer Brücke gegen die feindlichen Schiffe vertheidigen konnten. Pompejus erhöhete auf seinen breiten Last-Schiffen die Casteele auf drey Stockwerke, das heißt, er setzte eine Hütte, eine offene Galerie auf die Schanze, und besetzte sie mit Geschütz. Diese zusammen gesetzten Flöße, nebst darauf gesetzten Thürmen kommen in der Geschichte oft vor, und müssen nie anders gedacht werden. Man gebrauchte auch Schiffe auf eben diese Weise, man verband, sagt Ammian, drey Schiffe mit einander durch Balken und Zimmerwerk, und setzte daraus ein Gebäude zusammen, welches nur zwey Boorde, und auf jedem Ruder hatte, da die übrigen weggenommen werden müssen. Hierauf wurden Casteele von drey Stockwerken gezimmert, welche folgends höher als die feindlichen einfachen waren, und sie einsahen, daher man auch von demselben aus dem untern Stock-Werke unter Vertheidigung der Obern in die feindli-

chen Fahrzeuge bequem übergehen konnte.

Bey der berühmten und langwierigen Belagerung von Oſtende durch die Spanier, ward ein ſogenanntes Caſteel vorgeſchlagen, welches in die Gweule geleget werden ſollte. Es war dieſes Gebäude folgender Bauart. Erſt wurden drey Fahrzeuge an einander befeſtiget, auf dieſe aber, Gerüſte bis an ihren Boord erbauet, darauf die Balken zur Niederlage des Caſteels lagen. Dieſes war rund von Holz, auf zwölf Fuß über den Schiffen erhöhet, und ſtark mit Riegeln verbunden, auf den obern Boden lagen Paſſen ohne Lavetten. Es iſt dieſes neumodiſche Thurm-Schiff aber nicht gebraucht worden.

Nach der Bauart der Alten, verſchiedene Schiffe zuſammen zu ſetzen, läßt ſich die Bauart der ungeheueren Pracht-Schiffe des Hierons der Talamegen, der Galeere des Ptolomäus Philopator erklären, welche vierhundert Fuß lang, acht und ſechzig breit, zwey und ſiebenzig über den Waſſer-Rand hoch, mit vier Steuer-Ruder, ſieben Schnäbel, viertauſend Ruderern verſehen war. Es war ohne Widerrede zuſammen geſetzt. Denn es wird uns geſagt, daß man das Ganze nicht auf einmal ins Waſſer laſſen könne, ſondern daß es hälftenweiſe, und auf dem Waſſer die Zuſammenfügung geſchehen ſey.

Ich muß anführen, daß König Carl der zweyte in Engelland, ein großer Freund des Seeweſens die Idee gehabt habe, ein Schiff mit doppeltem Kiel, zwey Maſten in der Breite neben einander, zween Gallionen ꝛc. zu bauen, welches beſſer am Winde als andere bleiben ſollte.

Tialk. Ein kleines Fahrzeug in Mouſtick, mit einem kleinen Gabel und Baleſtan, hat ein Verdeck ſo ziemlich niedrig.

Tiphon. So nennet man in der Levante die Meer-Hoſen. (S. Hoſen). In denen americaniſchen Gewäſſern heißen es die Franzoſen Puchot. Adanſon beſchreibt einen Tiphon, den er auf der See bey Senegal geſehen hat. Dieſe Meer-Hoſe hatte die Geſtalt einer Säule von Rauch, die ſich um ſich ſelbſt drehete, ſie war bis zwölf Fuß breit, und ohngefähr hundert und funfzig hoch, ruhete mit ihrem untern Ende auf dem

dem Waſſer, und wurde von dem Oſtwind getrieben. Man ruderte ihr zu entgehen, man wußte die Wirkung derſelben, diejenigen, ſo herein gerathen, durch ihre Hitze zu erſticken. Sie ſtecket auch Stroh-Dächer und brennbares an. Dießmal ließ man ſie achtzehen Klaftern von ſich. Die Hitze, welche dieſe Säule von ſich gab, war in einer Entfernung von hundert Fuß ſo heftig, daß die naſſen Kleider des Beobachters zu rauchen anfiengen, die freye Luft hatte dazumal fünf und zwanzig Grad Wärme, und er glaubte, daß die Säule wenigſtens funfzig haben müſſe. Sie ließ einen ſtarken ſalpeterartigen Geruch zurück, der zum Nieſen reizte, andern den Odem benahm.

Todt-Werk, Darunter verſteht man die Theile des Schiff-Gebäudes, ſo über Waſſer ſtehen.

Tonie. Iſt der holländiſche Name eines indianiſchen Kähnchens, deren man zuweilen zwey mit Weidenruthen zuſammen bindet, damit eines das andere beſſer halten helfe. Sie führen keine Seegel. Wann dieſes obige geſchiehet, heißt das Fahrzeug Katapanel. Nach Bougainvilles Beſchreibung, haben die großen und Kriegs-Piroguen in Taita und der Strecke viel ähnliches mit den letztern.

Tonnage, iſt eine Abgabe vom Schiffe nach der Tonne geſetzt, welche zu Zeit Carls des zweyten bewilliget worden.

Tonne. Nach Tonnen berechnet man den Inhalt eines Schiffes, welches man Aichen (Jauger) heißt. Hiebey hat man dieſe Regeln; man miſſet den Raum, das iſt, den Ort, wohin geladen wird, kubiſch, und rechnet zwey und vierzig Quadrat-Fuß vor eine Tonne. Durch dieß Wort wird in der Schiff-Sprache eine Laſt von zweytauſend Pfund verſtanden oder zwanzig Centner. Ein Schiff alſo, daß achtzig Tonnen ladet, faſt ſechzehen Centner oder hundert und ſechzig tauſend Pfund.

Toppenants. Sind Taue, welche von dem Mars-Kreuz, und dem Eſels-Haupt herunter gehen, an den beyden Enden der Seegel-Stange über Rollen laufen, und daſſelbe in dem Gleichgewicht halten.

Top-Reep. Ein ſtarkes Tau, von dreyßig bis vierzig Faden, welches an den großen Maſt und den Focke angeſchlagen.

An daſſelbe befeſtiget man einen Tackel, und dieſer dienet Canonen, oder andere ſchwere Sachen einzuwinden.

Torn-Tau. Vermittelſt deſſelben iſt das vom Stapel zu laſſende Schiff, an einen ſtarken Pfoſten befeſtiget, und hält es auf, bis die Streck-Blöcke, Stützen und Keile weggeſtoßen, da es dann gekappt wird.

Tortur. Ein Schiff mit einer Decke, wie ein Bogen, hat den Namen von ſeiner Aehnlichkeit mit dem Deckel der Schild-Kröte.

Tramontane. Iſt auf der mittelländiſchen Schiff-Roſe der Nord (perdere la tramontana). Den Nord verlieren, verwirrt werden.

Transport-Schiffe. Heißen alle diejenigen Fahrzeuge, welche gebraucht werden, Truppen, Pferde, Kriegs-Geräthe, und Vorrath von einem Hafen in den andern zu bringen. Es werden hierzu Vorbereitungen zu machen ſeyn, die ſich nach dem Verhältniſſe der Weite, des Weges und anderen Umſtänden richten. Es giebt Fälle, wo dergleichen Transport-Schiffe beſonders nach der Umſtände Erheiſchung gebauet werden müſſen. Cäſar ließ ſeine zu der zweyten Landung in Engelland breit und niedrig machen, damit er ſie bequem aufs Land ziehen könnte. Wir haben viel von den platten Fahrzeugen, welche in Frankreich zu einer Landung auf Engelland im letzten Kriege gebauet worden, reden und ſingen gehört, und die Britten ſind nicht gar gleichgültig geblieben, als ſie ſolche, wiewohl nur in freundſchaftlicher Abſicht auf ihren Rheeden ſahen.

In der Geſchichte der Kreuzzüge finden wir Erwähnung von Transport-Schiffen von einer beſondern Größe. Wenn man ſich in Gedanken ein ſehr großes Transport-Schiff vorſtellen will, ſo darf man nur an die gedenken, womit die Epiroten Elephanten in Italien überführten, und an die, welche die Obelisken aus Aegypten nach Rom brachten. (S. Einſchiffen).

Transport. Die Ueberfahrt der Truppen und Geräthe von einem Platz zum andern, geſchiehet eigentlich nicht auf den Kriegs-Schiffen, denn dieſe geben vor etwas beträchtliches nicht Raum genug, ſondern auf beſondern dazu beſtimmten Laſt-

Schiffen, welche nicht zum Gefechte, sondern zum Laden bestimmt, und daher besonders dazu angeschickt werden. Der Transport der Truppen besteht in Fußvolk, Reuterey und Geschütz, nachdem es die Nothdurft erfordert. Die überfahrende werden allezeit durch Kriegs-Schiffe gedeckt und sicher gestellt.

Traven-Voigt. Ist zu Lübeck ein Beamter, der die Aufsicht über die auf der Trave liegenden Schiffe hat, ein Hafenmeister allda.

Traversiere. Ist eine Art Boote bey Roschelle zur Fischerey und kleinen Reisen eingerichtet, es führet nur einen Mast, aber oft drey Seegel, einen am Baume, einen am Staag, und den dritten an einem vorstehenden Stücke, so hinten beym Ruder herüber raget.

Treck-Schute. Eine bedeckte Schüte mit bequemen Bänken, worauf die Reisenden sitzen. Es wird mit Pferden gezogen. In den holländischen Provinzen und an andern Orten, wo man sie nachahmet, findet der Reisende und der so Waaren fortschaffet viel Bequemlichkeit. In den Niederlanden gehen an gewissen Orten zu bestimmten Stunden, nach festgesetzten Orten, solche Fahrzeuge richtig ab, und befördern auf den Canälen und kleinen Flüssen, die innere Gemeinschaft der Oerter. Niemand darf sich unterstehen sie aufzuhalten; alles ist darinnen gleich am Range. Kein Accis- oder Zoll-Bedienter darf sie, so lange sie in ihrem Wege bleiben, visitiren.

An allen Flüssen oder Canälen, wo Fahrzeuge getreidlet, oder mit Pferden gezogen werden, ist auf einen oder beyden Ufern eine Straße frey, welche man den Treckweg nennen könnte. Wenn sich auf einer Seite Hindernisse finden, müssen die Pferde überfahren und auf der andern Seite ziehen. Bey diesen und allen getreidleten Fahrzeugen, auch denen, welche man mit einem hoch um den Mast geschlagenen Seil fortziehet, ist oft die Unbequemlichkeit, daß sie auf der Seiten liegen. Diese Art von Schiffahrt hat ihre Regel und Handgriffe nöthig. Sie wird schwierig, wenn das Wasser groß ist, und die Pferde zu weit ab seyn müssen. Man leget alsdenn das Treck-Seil auf einen in der Spitze eines Kahnes angebrachten Kloben, und hindert

es zu ſinken, welches es bey ſeiner Laſt, da es nach Verhaltung des Schiffes oft ſehr dick, und noch dazu mit Garn-Drath überſponnen iſt, gewiß thun würde.

Treiben auf dem Anker. Iſt wenn ein Schiff ſeine Anker mit fortreißet, folgends forttreibt.

Treidlen. Trödlen. Heißt ein Seegel-Schiff durch Ruder-Schiffe fortziehen laſſen, es iſt vom Einwinden unterſchieden, auch heißt es ſo viel als Trecken.

Trierarche. Heißt eigentlich im Griechiſchen ein Capitain einer Galeere. In Athen hieß derjenige, welcher eine Galeere laut dem Anſchlage zum Dienſte des Staats führete auch ſo.

Treppe-Vall. Dieſen Namen haben im Schiff-Gebäude alle Stiegen, beſonders aber die, vermittelſt, welcher man an Boord ſteiget.

Trinkarts. Fiſcher-Schiffe im Canal von Douvres.

Trieremen. Die Corinther ſollen ſtatt der einen Reihe Ruder zuerſt zwey bis drey derſelben auf ihre Schiffe geſetzt haben. Daher entſtanden die Namen Biremen, Trieremen, Quadriremen und ſo weiter. Das Alterthum erzählt uns von Schiffen die vierzig Reihen Ruder gehabt haben. Philopator, ſagt es uns, hat eine Galeere erbauen laſſen, die vierhundert und zwanzig Fuß lang, acht und ſechzig breit und neun und ſiebenzig hoch über der Waſſer-Linie geweſen; ſie hat ſieben Schnabel, vier Steuer, vierhundert Matroſen, viertauſend Ruderer, und dreytauſend Soldaten gehabt. Hieron von Syracuſe, hat ein Schiff bauen laſſen, in welchem auf jeder Seite dreyßig Stuben, Küchen, Speiſe-Saale, ein Frauenzimmer, Bibliothek, Bad u. ſ. w. geweſen. Man findet Nachricht von einem bythyniſchen Schiffe, welches Laontifera hieß, und an jeder Seite achthundert Ruderer, und zwölfhundert Soldaten am Boord gehabt. Es wäre ſehr gut, wenn uns jemand eine Beſchreibung oder Dewis davon hinterlaſſen; denn bis heute hat man die wahre Geſtalt der Schiffe mit mehreren Reihen Rudern noch nicht beſtimmt, wenigſtens ſind die Alterthums-Forſcher darüber noch nicht einig.

Einige sagen, die Bank hat nach Länge des Boords gestanden, wie heute in den Galeeren. Man sagt heute, wie bekannt, eine Galeere mit funfzig Rudern. Dieser Meynung sind aber viele Stellen der Geschichtschreiber entgegen, und sie hat auch keine Anhänger, als die so etwann zu bequem sind, ein anders als was ihnen zuerst der Aehnlichkeit wegen einfällt, anzunehmen. Andere sagen, die Reihen hätten über einander in Stockwerke gestanden. Montfaucon fragte Seeleute darüber, weil verschiedene Stellen es anzudeuten schienen, auch weil man ein Bild auf der trajanischen Säule fand, welches Stockwerk Ruder hatte. Die verständigen sagten ihm, es sey nicht möglich dergleichen anzubringen, und er gab nach. Es giebt noch Leute, welche glauben, daß er unrecht daran habe, denn es stehe so geschrieben. Voraus gesetzt, daß man den Zeugnissen, welche eine an sich, und durch sich selbst unmögliche Sache bestätigen, entweder verwerfen oder anders erklären müsse, hat man eine dritte Lehre auf die Bahn gebracht. Man hat gefunden, daß die niederen Ordnungen in den halb erhobenen Bildern der gedachten Säule schräge und stufenweise angebracht worden.

Der Pater Dechales sagt, die Galeeren hätten ihren Namen von der Anzahl der Ruder auf jeder Seite, und der Ruderer auf jeder Bank erhalten. Eine Bireme habe zwey Ruder auf jeder Seite und zwey Mann daran. Eine Trireme hätte drey Bänke auf jedem Boord und drey Mann auf jeder gehabt u. s. w. aber auch dieses System läßt sich nicht annehmen.

Was vor eine erstaunliche Breite, würde eine Galeere von dreyßig Ruder erhalten haben, zwey Fuß auf jeden Ruderer geben sechzig vor jeden Boord, und hundert und zwanzig vor die Breite. Ist nun das Verhältniß der Länge von dem Schriftsteller richtig, siebenmal die Breite angegeben, welch ein Schiff müßte es seyn. Es tritt noch eine Erklärung auf. Jede Galeere hatte drey Verdecke oder Brücken, hinten saßen die Thraniten, vorn die Thalamiten, in der Mitten die Zygiten, auf jedem Verdeck war eine gewisse Anzahl Ruderer, die längsten stunden auf dem höchsten Verdecke, und die

kürzern weiter nach vorn. Eine Bireme hatte, sagen die, so letzte Meynung vertheidigen, zwey Ruder auf jedem dieser Geschoße, daher sechs in allem, die Triremen drey, folgends neune auf jedem Boorde. Eine Galeere von vierzig Reihen Ruder, hatte also hundert und zwanzig Ruder auf jeder Seite gehabt, und wäre folgends von einem Ruder-Nagel bis zum andern drey Fuß gerechnet, dreyhundert und sechzig Fuß lang. Aber des Philopators seine Galeere, wird, wie wir oben gesehen, größer beschrieben.

Deslandes giebt noch eine andere Erklärung. Er läugnet zuerst, daß es Galeeren gegeben habe, die von fünf bis vierzig Reihen Ruder gehabt haben. Diese Benennungen, sagt er, kommen von anderen Umständen her, er sagt daher, die dreyruderichten Schiffe, denn mehr erkennt er nicht, sind folgender Gestalt eingerichtet gewesen. Die erste Reihe, der Thalamiten ihre nämlich, gienge vom Vordertheil bis zum Mast; der Zygiten ihre, vom Mast bis zum Hinter-Casteel; die dritte höchste Reihe, wo die Thramiten zogen, gienge über das ganze Hintertheil. Wenn er nicht wegen der mehr ruderichten Fahrzeuge, so viele Leute gegen sich hätte, so würde man das System annehmen können, welches die Trireme vollkommen erkläret.

Der Herr von Maizeroy hebt, um die Leser zu dem, was er sagen will, vorzubereiten, von den ersten Gründen an. Wir wollen einen Theil, so wir brauchen, von seiner Abhandlung vor uns nutzen. Die bey denen Griechen und Römern sogenannten langen Schiffe, hatten kein Verdeck, sondern nur einen getafelten Raum, auf welchem die Ruder-Bänke frey standen. Da man Biremen machete, wurde die Hälfte dieses Fahrzeuges bedecket, und die Ruderer saßen ein Theil auf dem Halb-Verdeck, folgends höher als die untern, jedoch unbedeckt, ein Theil aber im Raume. Die untern Ruder giengen durch Löcher nicht zu hoch über dem Wasserboord in selbiges. Die beyden Arten von Ruderer, hießen Thraniten und Thalamiten. Eine Trireme aber entstand, wenn man das erste Verdeck ganz machte, und gegen der Puppe ein halbes darauf setzete, die

Thala-

Thalamiten saßen immer noch unten in dem Raum-Boden, die Thraniten auf dem ganzen Verdeck, und die Zygiten oben auf dem Verdeck bis zum Vordertheile, folgends gerade über den Thalamiten, aber niedriger als die Thraniten. Letztere beyde waren bewaffnet, saßen unverdeckt und konnten fechten. Des Leo große Dromonen waren Triremen, die gewöhnlichen Biremen.

Sollte aus der Trireme eine Quadrireme werden, so wurde das Ober-Verdeck so hoch gemacht, daß man die Bänke der Zygiten darunter setzen konnte, diese Theile aber standen von zwey bis drey Fuß über den andern untern, daher durfte man ihnen auch nur vier bis fünf Fuß geben, das Fahrzeug hatte also vier Reihen Ruder, zwey am Hintertheil und zwey am Vordertheile. Bey einer Quinquareme erschienen drey Reihen zwischen dem Maste und dem Hintertheile, und zwey gegen das Vordertheil und so weiter.

Da die ganze Aufgabe mehr zu Begnügung einer löblichen Neugierde derer, die das Alterthum studieren gereichet, als einen Nutzen in unsere Schiffahrt verspricht, so kann man es als einen Zeitvertreib ansehen. Wenn Gelehrte oder Schiffer hierüber ihre Meynung sagen und bestreiten. Wer die Wahrheit gesagt, wird glücklich über eine artige Materie gerathen haben.

Ich wollte lieber, daß man so viel Mühe darauf verwenden möchte heraus zu bringen, wie man Ruder an die Hochboord unserer Zeit anbringe, um sie in Windstille fortzuschaffen.

Ich muß noch die Meynung des Ritter Lo Looz anführen. Er setzt zuerst voraus, die Kriegs-Schiffe der Griechen und Römer sind gewesen; 1) unbedeckte, wo die Ruderer Soldaten waren; 2) solche, die nur hinten und vorn ein Verdeck hatten; 3) solche, wo dieses nicht bis ganz ans Vordertheil lief; 4) solche die ganz verdeckt waren, und eine Reihe Ruder hatten. 5) Die Schiffe, wo das Verdeck von vorn bis hinten gieng, und im hinteren Theile höher als im vorderen stieg, waren die Biremen, Dromen, Dickroten. Die Ruder-Löcher waren folgends nicht gleich hoch in einer Linie am Boord, und die Ruder-

Zunft saß in zwo Stockwerk, so der Länge nach von einander unterschieden waren.

Die Triremen endlich die gewöhnlichsten Kriegs-Schiffe der Alten, haben drey dergleichen Abtheilungen, die sich gegen das Hintertheil erheben, aber wie von selbst klar nicht über einander stunden. Man hat Beweise, daß die dreyerley Arten Ruderer nicht über einander gesessen, daß das Stockwerk der Thraniten in Brand gerathen, daß ein andermal der Thalamiten ihres Leck geworden, ohne daß es den andern geschadet.

Nach diesem allen trägt er sein System vor. Er stellet in einer Bireme zwey Ruderer in einer Pforte über einander, und macht drey Reihen, die immer eine höher als die andere ist, wie in dem Deslandischen System gesaget worden ist. Wollte man, sagt er, aus einer Bireme eine Trireme machen, so würde die Pforte in dem Stockwerke der Thalamiten, oben um so viel weiter eröffnet, daß ein Ruder dadurch ragen könnte. Wenn man die Trireme zur Quadrireme erheben wollte, müßte man ein fünfrudericht Schiff machen, so geschähe eben dieses in allen Ruder-Pforten der Zygiten. In einem sechsruderichen würde ein Ruder in den Thraniten Stockwerk gemacht. Eine neunruderiche Galeere hätte in allen drey Stockwerke, drey Ruderer der Pforten über einander. Die übergesetzte Ruder waren ohngefähr einen Fuß über den untern erhoben, daher wurden die Ruder nicht zu unbändig lang. Wenn auch nach dieser Methode die Anzahl der Ruder um vieles vermehret worden.

Stieg aber diese so sehr, daß auch das Verhältniß der Länge größer seyn mußte, so wurden die Fächer vor die Gattungen der Ruderer doppelt gemacht. Die Ruder-Pforten, deren Wirklichkeit der Autor mit einer Stelle aus einem Alten erweiset, dieneten zu Erhaltung des Luft-Spiels, und vielleicht auch zu Schieß-Löchern vor die Maschinen. Ich überlasse es denen Liebhabern des Alterthums, diese Materie gänzlich zu entwickeln, doch muß man die Mechanik eben sowohl als die Alten studieren. Die Leser können aus seinem Werke selbst urtheilen, ob er hierinnen glücklich gewesen.

Trüm-

Trümmel. Siehe Kabestan. Spill.

Tschaicke. Ist ein leichtes Ruder-Schiff, so die Ungarn und Türken auf der Donau, die Cosacken auf den Dnieper haben, allwo man ihnen einen etwas andern Namen giebt.

Tschinackel oder Tsonkien. Kleines Fluß-Schiff.

Türkische Compagnie in Engelland. Entstand 1606 von dem Handel nach der Türkey; sie ist jetzt aber auf den africanischen ihren Fuß. Die Handlung nach der Levante ist frey. Nur hat sie Direktors, und jeder der dahin fähret, läßt sich bey ihnen einschreiben, zahlet zwanzig Pfund Eintritts-Geld, und muß sich nach denen Vorschriften der Gesellschaft richten. Man erzählt eine reichbeladene venetianische Karacke, welche bey der Insel Whight verunglückt, habe durch den Anblick den sie denen Engelländern von den Kostbarkeiten ihrer Ladung gab letztere gereizt, auf eine Gewerbe in der Gegend zu denken, wo solche Waaren zu holen wären. Und hieraus sey die Begierde zum Levantischen Handel rege geworden.

Turmarche. Ein See-Officier auf den Flotten des orientalischen Kaiserthums.

U.

Ueberfahren. Transportiren. Truppen über See führen, fällt gar oft im Kriege vor. Die Anstalt ist weitläuftig. Es kommt hier alles auf gute und gehörige Vorkehr in der Wahl der Zeit, da man abfährt, und des Orts, wo man auszusteigen Willens ist in der Besorgung der Bedürfnisse an.

Drey Stücke sind folgends dabey zu bemerken. 1) das Einschiffen. 2) das Ausschiffen, und 3) die Ueberfahrt selbst. Vom Einschiffen, Aussteigen und dem Landen überhaupt, reden wir in den dazu bestimmten Artikeln. Hier wollen wir von der Art reden, wie die Ueberfahrt selbst geschieht.

Zuerst giebt der Admiral denen Officieren auf den Kriegs- und Last-Schiffen seine Befehle versiegelt, worinnen die Zeichen und der Sammel-Platz, die Marsch-Ordnung, und alles, was

was sonst zur Einrichtung gehöret, bemerket worden. Diese versiegelte Zettel werden nicht eher, als bis alle fremde Schaluppen von der Flotte ab sind, und man aus dem Hafen ist, eröffnet. Insgemein seegelt die Flotte in einem andern Striche ab, als sie halten will. Sie verändert ihn aber, wenn alles so hoch in See ist, daß die letzten nicht mehr gesehen werden können. Der Sicherheit und des Geheimnisses wegen, pfleget man den Hafen der Ausfahrt und die nahen zu sperren. In Betracht der Marsch-Ordnung, kommt alles auf die Umstände an. Befürchtet man den Feind vorne, so muß die Stärke der Bedeckung vorne seyn, seegelt man fern von einer feindlichen Küste, so halten die Kriegs-Schiffe die hohe See, und die Lastfahrer sind näher am Ufer, unter der Bedeckung von einigen Fregatten, Galeeren ꝛc. um zu hindern, daß nicht etwann ein Meer-Schaumer ein Last-Schiff wegnehme. Dennoch hält man sich allezeit bey der Küste und weit genug ab, um, wenn man an ein Cap kommt, daherum legen zu können. Ist die Küste feindlich, so sind die Last-Schiffe mit ihrer erwehnten Bedeckung in der Höhe; und die Kriegs-Schiffe an der Küste, sperren die Hafen, wo etwas ausschlupfen könnte, bis der Zug vorbey ist, und machen den Nachzug. Man seegelt in so viel Colonnen als möglich, und zwar so, daß der Transport auf allen Seiten gedeckt ist.

Die Stürme sind wohl zu vermeiden und gern ein Hafen zu suchen. Kranke und beschädigte setzet man aus, und hohlet Nothwendigkeiten an Boord. Muß bey widrigem Winde laviret werden, so ist zu beobachten, daß man die Schläge lang macht. Alle Schiffe, welche Nacht über vorgekommen, müssen beylegen bis die andern sie einhohlen, vorn, auf denen Seiten und hinten, werden Fregatten Advis-Schiffe geordnet, welche alles entdecken und durch Zeichen bekannt machen.

Ueberwurf. Ist ein Vorsprung der Bogung am Hintertheile über dem Steuer-Ruder, wie ein Gewölbe geschweift.

Uffers. Englische Fluß-Schiffe.

Umfahren. Sagt man, wenn ein Schiff eine Sache vorbey fähret, man umseegelt, umfahrt eine Spitze im Cap ꝛc.

Umlegen.

Umlegen. Ein Schiff leget um, wenn es aufhört Back-Boord dicht am Wind zu halten, und sich steuerboord heran leget. Es geschiehet mit Ruder und Seegel. Ueberhaupt heißt Umlegen, einen andern Weg nehmen. Das erst erklärte Umlegen geschiehet, wenn eine Flotte in der Linie ist. Man leget in der Linie auf zweyerley Art um. Im ersten Fall wendet man, den Wind, in Rücken zu kriegen, und leget hierauf nach dem andern Strich dicht am Winde um. Die andere Weise geschieht, wenn man in den Wind steuert, so daß das Gallion gerade herein trifft, und verrichtet alsdenn die Wendung völlig. Legt ein Schiff aber so um, daß es jetzt einen dem ersten entgegen stehenden Weg nimmt, so saget man, daß es sich umwende.

Umseegeln. Ist so viel überhaupt als Umfahren. Wir eignen diese Benennung aber eigentlich einem Manöuvre der Flotte im Gefechte zu. Die Armee, welche stärker ist, hält sich vorn mit der Spitze mit dem Feinde nicht in gleicher Höhe, daher hinten ihr Ende über das feindliche ausraget. Dieser Schweif leget um, und umseegelt die letzten feindlichen Schiffe, die dadurch mit Nachtheil zwischen zwey Feuer gerathen. Man sagt, daß es besser sey, den Wind an der Spitze umzuseegeln, weil dadurch die Verwirrung größer wird. Dagegen ist gewiß, daß die vorn angegriffene eher Beystand und Gelegenheit zum Abziehen und Rettung finden, als wenn es den hintern wiederfähret. Das Mittel nicht umseegelt zu werden, ist, daß man, wenn man vor Wind ist, dem Feinde nicht gestatte, einen Schweif über unsere Flotte zu haben. Ein Mittel von den Schwächeren bleibt, daß er sich nicht mit der Spitze in gleicher Höhe halte, sondern mit seiner ersten Division ohngefähr auf die zweyte falle. Die erste feindliche ist, folglich beynahe ohne Nutzen, würde zu lange dauern, wenn sie umlegen und den Feind umseegeln wollte, sie würde darüber Gefahr laufen abgeschnitten zu werden, da besonders wegen des starken Artillerie-Feuers sehr oft eine Windstille erfolget. Man kann auch eine leere Stelle in der Mitte lassen, um die Linie gleich zu machen, wobey aber, auf alle mögliche

Art verhindert werden muß, daß der Feind hier nicht eindringe und den Vortrupp abschneide, daher man auch einige wenige Kriegsschiffe und Brander bestimmen muß, die Lucke zu decken.

Unter-Holz. Ist ein Theil des Schiff-Gebäudes unter Wasser, wie einige wollen vom Kiel bis zum ersten Verdeck, andere sagen vom Kiel bis zum Dalboord. Man muß sich nach dem Gebrauche richten.

Unterlaufer. Schiffe die Contrabande machen.

Untiefen. Sind erhabene Stellen des Grundes der See, worüber das Wasser noch spühlet, und sie auf der Fläche unkenntbar macht.

Unzaine. Flußschiffe auf der Loire, meistens zum Salzführen im Gebrauch. Es giebt größere und kleinere, sie fassen aber beyde nicht viel.

V.

Vall. Ist ein Tauwerk, welches dienet, die Raa und Flaggen aufzuhissen und herunter zu lassen, das Reep ist unten daran, oben aber ist es an den Raa feste. Man verwechselt die Perdoons in der Benennung mit dem Vall, welcher an den untern Masten auch Kardeel heißt, und am Knecht angeschlagen ist.

Vall-Reepen. Sind Seile mit Knoten, so herunter vom Boorde, besonders hinten gegen die Schaluppe oder Boot, auch an den Treppen hangen, und hinauf zu steigen helfen.

Ventilator. Heißt die vom Herrn Halles in Engelland erfundene Maschine, vermittelst welcher frische Luft unter die Verdecke bis in die Boden des Schiffs gebracht wird. Sie bestehet in Blasebälgen, die denen bey Orgelwerken ähnlich sind. Diese Erfindung hat viel von ihrem Ruf verloren, so viel nämlich den Gebrauch auf Schiffen betrifft, seit dem durch Desagulier und Sutton, ein unten im Schiff stehender eiserner Ofen, von welchen Röhren in die Böden gezogen werden, angegeben worden. Man weiß, wie sehr die Hitze die Luft verdünne und sie bewege. Da aber die Verbesserung der Luft eine sehr wichtige Aufgabe vor die in dem Seeleben ist, so scheinet es der

Mühe

Mühe werth zu seyn, zu untersuchen, wie weit man in diesem Stück gekommen, und das neueste anzuführen, so darüber ans Licht gebracht worden. Dieses ist eine neue Luftpumpe oder Ventilator, den Ventura in Venedig erfunden, und davor er einen Preiß von der Stockholmischen Akademie erhalten. Sie ist nicht groß, bestehet aus zwey viereckigten über einander stehenden Bälgen, und ist mit Röhren von gepichter Leinwand, die über Biegel gezogen, versehen, daran eine die Luft herauslaßt wenn die andere sie anziehet. Eben dieser Mechaniker hat auch des Suttons Methode verbessert. Er verfertigte eine Kugel, die er Luftkugel hieß, sie hat zehn Zoll im Durchmesser mit zwo offenen kurzen Röhren und Haken sie zu handhaben. Sie bestehet aus Thon, Eisen, oder andern Metall, so die Wärme lange erhält. Man macht ferner Röhren, davon eine oben in den Hals der Oeffnung der Kugel, die andere in die kurze Röhre passet, um sie zu verlängern. Diese können nach Belieben und nach Beschaffenheit der Umstände gekrümmt werden. Man setzt sie, wenn sie gebraucht werden soll, auf einen Dreyfuß oder hängt sie ans Feuer, alsobald fängt die Kugel wenn sie warm wird an, Luft zu ziehen. Man setzt so viel Röhren an, bis sie an den Ort reichen, aus welchem man die ungesunde ziehen will. Die obere Oeffnung wird, wenn die Kugel in einem freyen Platz draussen ist, ohne Röhren gelassen, ist sie aber verschlossen, so muß sie bis zu einem Ausgang geführet werden. Die Sonnenhitze macht einige Bewegung und Zug wenn sie auf die Kugel wirkt, aber nicht so viel. Diese Luftkugel scheinet sehr dienlich auf weiten Seereisen gebraucht zu werden. Ich weiß nicht, ob man damit praktische Versuche im Großen angestellet habe. Man sehe hierüber die angeführten Abhandlungen im acht und zwanzigsten Bande.

Verdeck. Sind die Boden des Schiffes. Die großen Kriegesschiffe itziger Zeit haben nur drey ganze Verdecke, die Karacken haben aber eben sowohl als die Gallions vier Verdecke, und wo ich die alten Schriftsteller recht verstehe, jene bey den Portugiesen gar acht bis neun Boden gehabt, welches sich von dem überbauten Casteele und Hütten verstehen läßt. Die

Kriegs-Fregatten haben nur zwey Verdecke, das erſte iſt das, ſo am nächſten am Waſſer auf dem Raum lieget, das dritte Verdeck iſt alſo in den Schiffen, die ſo viel haben, das oberſte. Die Franzoſen nennen dieſes eigentlich Tillac, und die Deutſchen Bofenet.

Wenn das Schiff nur zwey Verdeck hat, ſo heißt das zweyte auch das Ober-Verdeck. So drucken ſich die Zimmerleute aus. Die Officier pflegen umgedreht zu reden. Das zweyte Verdeck des Zimmermanns iſt, nach ihrer Art zu reden, das erſte, wenn nur zwey im Schiffe ſind. Die Redensart jener aber iſt die gewöhnlichſte. Schiffe vom erſten Rang, haben nach der Bauart gewiſſer Flotten, drey Verdeck, ein Halbverdeck, und über demſelben zwey Hütten über einander, und folgends im Hintertheil fünf Stockwerk. Man hat angefangen die oberen Hütten über der Pflicht wegzulaſſen. Die Schiffe vom zweyten Rang haben drey Verdeck und eine Hütte, ihnen fehlet das halbe Verdeck oder Pflicht, ſie haben alſo nur vier Stockwerk im Hintertheil. Statt der Pflicht welche bey den großen Schiffen bis zur Hälfte gehet, lauft ihre untere Hütte, wenn ſie zwey haben, ohngefähr bis aufs Drittel nach vorne.

Das Ober-Verdeck iſt nicht allemal fortlaufend über das ganze Schiff, ſondern nur von der Hütte bis zum großen Maſt, und heißt alsdenn ein halb Hinter-Verdeck. Man hält zu Zeiten vor den Fall, da man es nöthig hat das ganze zu belegen, die dazu behörigen Bretter fertig. Zuweilen wird dieſer fehlende Theil auch nur mit Strickwerk-Netzen belegt. In jedem Kriegsſchiffe werden auf den Verdecken gewiſſe Stellen mit Roſtwerk und Stricknetze belegt, damit ſich der Dampf des Canonenfeuers beſſer verziehe.

Hier werden auf dem Ober-Verdeck nicht viel, und zwar die kleinſten Canonen, dagegen aber die Soldaten geſtellet, und da der Rand (Vibord) nicht hoch iſt, ſo ſtehen ſie hinter den beyden Gattungen von Schanz-Kleidern, die wir ſchon berühret haben, verdeckt. Es iſt nur noch anzumerken, daß die Verdecke alle rundlicht, nach oben gewölbt ſind, damit das Waſſer durch die Speygatter in den Waſſergängen ablaufen könne. Man macht auf großen Schiffen die Verdecke fünf Fuß, acht

Zoll, auf Fregatten fünf Fuß fünf Zoll hoch. Ein falsch Verdeck hat nur drey Fuß.

Verdeck halb. Siehe Verdeck.

Verdeck los. Eine Art falsch Verdeck von Rostwerk oder Latten, so auf vier bis sechs Pfeiler vorn auf der Hütte stehet, und gegen Sonne und Regen dient.

Verdeck-Strick. Heißt ein über das Schiff gezogen Stricknetz; dergleichen führen die zum Krieg gerüstete Kauffahrer. Es dient gegen das entern, indem man sich von unten herauf gegen die einspringenden wehren kann.

Verdoppeln. Heißt einem Schiff eine zweyte Verkleidung geben. Schiffe, welche lange Fahrten machen sollen, erhalten insgemein eine neue Verkleidung, weil sie länger in See bleiben. Man hat auch wegen der Würmer Verdoppelungen gemacht. Man verdoppelt den Lauf, wenn man stärker seegelt; siehe Doppeln.

Verfallen. Man sagt ein Schiff ist verfallen, wenn es seinen vorgesetzten Kurs nicht halten kann. Es ist begreiflich, daß dieses Wort von vielen Fällen gilt. Der Wind nöthiget es nahe am Lande zu bleiben; ein anderes kann nicht in die vorgesetzte Höhe kommen, und die reine See gewinnen, welcher Umstand zuweilen Schiffbruch verursachet. Wenn ein Schiff nicht gut steuert, kann es ohnmerklich auch bey geringem Winde verfallen. Im Sturm, und wenn der Wind oft umsetzt, im Nebel und bey andern Umständen geschieht es gleichfalls. Die Ströme können großen Irrthum verursachen. So lange man nicht das wahre Abfallen des Schiffes bestimmen kann, wird man hierüber nichts sagen können; denn der Winkel den es mit seinem Fahrwasser macht, kann nichts gewisses geben, weil das Schiff mit seinem Sog durch eben dieselbe bewegende Kraft seinen Ort verändert.

Es ist eine allgemeine Regel, daß man sich immer an den Wind des Orts halte, da man hin will, man muß sich aber zuweilen hüten, nicht zu dicht daran zu seyn. Wenn man z. B. nach dem Vorgebirge der Hoffnung seegelt, muß man nicht gar zu nahe daran liegen, man fällt zu stark ab, und kann auf die brasilischen Küsten verfallen.

Verfolgen. Dieses ist an sich verständlich. Einzele oder etliche Schiffe verfolgen, heißt

Jagd darauf machen. Verfolgen ſagt man aber eigentlich von dem, ſo von zwo Eskadern geſchiehet. Hiebey hält man folgende Methode. Man ſchicket den weichenden zuerſt die beſten Seegler nach, welche die zurück bleibenden aufbringen, oder die Flotte Stand zu halten nöthigen. Iſt die fliehende viel ſchwächer, ſo muß man ohne Umſtände drauf fallen, ehe ſie ſich beſinnen kann. Iſt ſie aber auch furchtbar, ſo muß der verfolgende ſich ohngefähr in eben die Ordnung ſtellen, die der Feind hat.

Verjüngung-Bruch. Iſt die Verſchmälerung des Vorder- und Hintertheils am Schiffe; das Abnehmen nach unten; auch Sog-Brüſtung.

Verkleidung. Sind die Planken welche die Wand am Boord des Schiffes ausmachen, ſie ſind in großen Schiffen bis fünftehalb Zoll dicke. Die Zimmerleute laſſen natürlicher weiſe bey der Verkleidung ſowohl, als der Verdoppelung, allemal zwiſchen den Planken eine Oeffnung, ſo man Nath heißt, und ſchlagen dieſen Zwiſchenraum mit Werk, ſo wir immer Dichtwerk heiſſen, voll, indem ſie dieſes mit einem Meiſel herein treiben. Hierauf wird alles mit Schiffpech voll gegoſſen und überzogen.

Verpfählung. Iſt eine unter einander befeſtigte Reihe in das Waſſer geſchlagener Pfähle, dadurch ein Hafen, Fluß oder andere Einfahrt geſperret wird. Man hat verſchiedene Erfindungen angebracht, welche zum Theil in den Fortifications-Büchern erkläret werden, dahin ich verweiſe. Man ſehe auch Baum und ſperren.

Verſteck. Dieſe kommen in der Seegeſchichte nicht ſelten vor, die Schiffe ſo dergleichen machen, legen ſich hinter hohe Inſeln oder vorſpringendes Land, in der Abſicht, wo nicht ganze Flotten, doch einzele Schiffe, die etwa von andern getrennet ſind, oder ſonſt ohne Vorbereitung ſeegeln, zu überfallen. Unſere Flotten können nicht ſo leicht als die Alten ſolche Verſtecke machen, die Urſachen liegen in der Bauart, in der Fahrt und im Gefechtgebrauch. Noch würde eine Nachahmung vor die Galeeren zu verſuchen ſeyn. Ihre Maſte ſind nicht ſehr hoch, ſie könnten die Seegel einreffen, und gegen dem Lande am Ufer in kleinen Nebel verdeckt liegen, die Ruder können dieſe Fahrzeuge

zeuge fortbringen, wenn gleich kein Seegel aufgezogen worden.

Verzimmern. Heißt das, ſo in dem Gebäude des Schiffes gebrochen wird, herſtellen. Dieſes geſchiehet mit Brettern, Bleyplatten, Werk, Theer und dergleichen.

Vice-Admiral. Iſt ein Officier, der die zweyte Stelle bey einer Flotte bekleidet.

Viereck. Schiffs- Iſt ein großes auf dem Verdeck gezeichnetes Viereck, zwiſchen dem großen Maſt und Beſaan befindlich. Es dienet, die Bewegung der Armee gleichförmig zu machen. Es iſt einmal getheilet durch eine Linie die gegen den Kiel trifft, und alsdenn auch durch zwey Diagonale durchſchnitten. Es iſt vermittelſt deſſelben leicht zu ſehen, ob die Schiffe, es ſey in der Colonne, oder ſonſt in der Linie mit einander überein treffen, und ſie, wenn es ſeyn ſoll, ſo zu ſteuern daß es geſchehe.

Vleet auch Vloot. Ein zum Wallfiſchfang ausgerüſtetes großes, mit ſieben Schaluppen begleitetes Schiff der Holländer. Ferner heißt Vleet auch die ganze zu dieſem Gewerbe gemachte Ausrüſtung.

Vloot-Schut. Eine Gattung Lichters in den Canälen von Amſterdam, zum Ab- und Einladen der Schiffe, beſonders mit Wein, Brandtewein u. d. g.

Vor-Pflicht, Vor-Caſteel. Iſt die Erhöhung über dem oberſten Verdeck auf dem Vordertheil. In einigen Conſtruktionen ſind ſie abgeſchafft.

Vorgebürge, ſonſt Cap. Heißt eine in die See hinein gehende, in derſelben weit ſichtbare Landſpitze. In Anſehung der Fahrt und der kriegeriſchen Operationen, geſchieht derſelben ſehr oft Erwehnung, daher habe ich die mir vorgekommenen in alphabetiſcher Ordnung hergeſetzt.

Agde, in Languedoc.
Aguer, in Africa am Berge Attlas.
Andres, in Magellanica.
Antibes, in der Provence.
Antonio, auf Jedſo.
Arni.
Arno, in Calabrien.
Artemiſium, auch Orea, in Negroponte.
Avance, auf Magellanica.
Auguſtino, in Braſilien.
Aximi, auf Guinea.
Bianco, auf der Inſel Cypern.
Bianco, in Paraguay.
Blanc, in Nord-America.
Boco, in Sicilien.
Bona Eſperance, Küſte der Kaffern.

Brachipult, in der Grafſchaft Caermarton.
Breton, an den Meerbuſen St. Laurent.
Buchanes, in Schottland.
Caledonia, in Natolien, ſo ſich gegen Weſten ins Meer erſtreckt.
Cagelari, in Sardinien.
Camorin, auf der Halb-Inſel diſſeit des Ganges.
Capre, auf Cephalonia.
Conde, auf Caribane.
Coquibocca, in Süd-America.
Cors, in Braſilien.
Corſo, auf Guinea, die andere auf Corſica.
Creux, in Catalonien.
Crio, auf der Inſel Candia.
Croce, in Sicilien.
Dudlybigs, in Grönland.
Dunglisby, in Schottland.
Euroer, auf Jedſo.
Faro, auf Sicilien.
Farvel, in Grönland.
Figera, auf der Inſel Negropont.
Finis terre, in Gallicien.
Gallo, in Morea.
Gates, in Morea.
Horn, in terra del Fuogo.
Jenizari, in Natolien.
Iſtria, auf Iſtria.
Lanofer, in Cromeall in Engelland.
Langens, in Nova Zembla.
Leones, auf Magellanica.
Ledo, in Angola.
Liſſe, im untern Theile von Calabrien.
Litzard, in Engelland.
Lopo Gonſalves, in Loango.
Lugodori, in Sardinien.
Maria, in Paraguay.
Martin, in Valentia.
Matapan, in Morea.
Mataram, in Morea.
Monte Guaſco, bey Ancona.
Moratito, auf Jamaica.
Morite, Nova ſemla.
Mycale, der Inſel Samos gegen über.
Natal, auf Madagaskar.
Niepe, auf Hiſpaniola.
Nord, auf Caribara in Sicilien.
Nort, auf Novaya ſemla.
Ortegall, in Gallicien.
Padro, in dem Königreiche Congo.
Palmas, auf Guinea.
Palos, in Murcia.
Paſſaro, in Sicilien.
Phelippe, auf Magellanica.
Rave, auf Caribana in Süd-America.
Rizutto, in Calabrien.
Rocas, in Braſilien.
Rocca Zintra, in Portugall, in Eſtrematura.
Romania, auf der Halb-Inſel Malaca.

Ronde Klippa, in Nova Zembla.
Roſes, in Catalonien.
Sable, auf Acadien.
St. Croce, auf Sicilien.
St. Maria, in Angola.
Scagen, am äußerſten Ende von Jütland.
Sebaſtian, auf Madagaskar.
Senſerſon, in Grönland.
Sette, in Languedoc.
Sidrea, auf Tripoli in Africa.
Spartello, oder Abila im Königreiche Fetz.
Thoma, in Braſilien.
Thoms Neſt auf Curland.
Tormentoſo, ſonſt gute Hoffnung.
Tres puntas, auf Guinea.
Vela, auf St. Marta in Süd-America.
Verde, in Nigritien.
Vincentz, in Algarbien.
Virgines, in Magellanica.
Vittoria, unter Chiloe in Magellanica.

Die Unvollſtändigkeit dieſes Verzeichniſſes kann denen, ſo den Seefahrern einen guten Dienſt erzeigen wollen, Gelegenheit geben, etwas beſſers als ich vermag, auszuarbeiten.

Vorſteeven. Iſt ein großes krummes Stücke Holz, ſo auf dem vordern Ende des Kiels ſchief vorwärts hinaus ſtehet, das Vordertheil erhält und ausbildet. Es gehet in großen Schiffen bis zum zweyten Verdeck.

Vor-Stücke. Bug-Stücke. Sind Canonen welche über das Boegſpriett hinaus ſchieſſen, und beym Jagd machen auf ein Schiff oder Verfolgen deſſelben gebraucht werden. Der, auf welchen man losſeegelt, kann ſich mit ſeinen Hinter-Stücken wehren. Dieſer Vorſtücke Gebrauch hält inzwiſchen den Lauf auf.

Vor-Wind. Wind der von hinten kömmt, mit dem Curs gerade einerley Strich hat, auch Wind im Rücken, ſiehe Wind.

Voygeld. Trinkgeld des Lootſen.

W.

Waalen von Ye. In Amſterdam ſind ſehr tiefe Canäle nahe an den Uferrändern und Ladebrücken längſt der Stadt, wo der Fluß Ye läuft. Hier liegen die großen Kauffahrer hinter einer Verpfählung, welche ſie und die Waalen vom

Fluſſe ſcheidet, vor Feuer, Dieben, Eis und Sturm, unter der Wacht und Aufſicht der Waalen-Commiſſarien ſicher. Es ſind in der Verpfählung große Schlußbäume in Oeffnungen, welche den Eingang der Schiffe machen, angebracht, dieſe werden alle Nacht verſchloſſen und des Morgens eröffnet.

Waal-Rheeder, Wall-Rheeder. Sind gewiſſe vom Magiſtrat in Amſterdam angeſetzte Perſonen, welche die Aufſicht über obige Canäle, Verpfählung und die darinnen liegende Schiffe haben. Von der Mitte des Septembers bis zum Ende vom März, müſſen dieſe Rheeder Tag und Nacht wachſam ſeyn; ſie haben ihre Schaluppen um in den Wallen zu fahren. Kein Schiffer bleibet an dem Boord ſeines Schiffes über Nacht auf demſelben, ſo wenig als am Lande zwiſchen den Krahnen. Kein Schiff wird in der Zeit in den Waalen geſengt, calfatert oder mit Ballaſt verſehen, ſondern ſie werden in den Theerdock gewieſen. Die Anker müſſen im Schiffe liegen, wie auch die Schaluppe. Der Ober-Rheeder giebt auf die Waaren des Schiffes Acht, daß nichts verderbe, und er beuget dem Diebſtahl vor. Kein Schiff kann ohne ſeinen Vorbewuſt aus und einfahren. Kein Schiffer oder jemand vom Volk darf an Boord gehen, es ſey bey Tag oder Nacht, ohne ſeinen Vorbewuſt. Man leidet keine Maſten- oder Holzflöſſe in den Canälen, und die Rheeder verſichern ſich ſelbſt davon, daß die Schiffe durch Spieren, Reepen und dergleichen vor Anſtößen geſichert werden.

Dieſe Rheeders werden vom Magiſtrat ernennet, welcher ſie jährlich im May-Monat entweder beſtätiget, oder durch andere erſetzet. Sie bekommen von jedem Schiffe ein gewiſſes wenn es in den Waalen lieget, und auch wenn es allda verkauft wird.

Wacht. So viel als Quartier auf deutſchen Schiffen. Auf der Oſtſee ſind ſechs Wachten, jede von vier Stunden. Sie heiſſen Vormittags-Wacht, die zweyte Nachmittags-Wacht, die dritte Plattfuß, die vierte erſte Wacht, die fünfte andre Wacht, die letzte Tage-Wacht.

Wachters. So nennen die niederländiſchen Schiffer Sterne, nahe beym Nordſtern, zwey ſind die letzten des kleinen Bärs, der

dritte gehöret eigentlich zu keinem Sternbilde. Wenn man die Nordhöhe nimmt, so erkennt man wie der Polarstern gegen den Horizont stehe, durch Hülfe dieser Sterne. (siehe mathem. Wörterbücher.)

Wacht-Schiff. So nennt man Schiffe, welche vor oder neben einen Posten der Flotte, wenn sie vor Anker lieget, kreutzen auf die See, und dasjenige so darauf vorgehet Acht geben, und alles melden, was sich von Seegeln sehen läßt. Gewisse Schifffahrer älterer Zeiten pflegten, (ich glaube es läßt sich an diesem Orte sagen) ihre Seegel zu färben, als etwan grün, um nicht so weit kennbar zu seyn, wenn sie eine geheime Unternehmung vorhatten. Wenn die Seegel wohl begossen, werden sie zwar nicht sehr leuchten. Der Wächter auf dem Mars wird aber das Schiff, auch wenn es keine Seegel führet, gewahr; denn man pfleget sowohl auf diesen Wacht-Schiffen als denen andern, sehr wohl mit Sehröhren versehen zu seyn.

Wacht-Thürme. Sind Thürme auf den Seeküsten die dazu dienen, die Seeräuber oder Feinde zu entdecken, welche sich dem Lande nähern. Man siehet verschiedene auf der Rheede von Spanien gegen die Barbarey. Jeder Edelmann, welcher auf seinem Gute am Gestade einen solchen Thurm erbauet, erhält den Titel und Rang eines Capitains, oder wenn er ihn nicht gebrauchet, theilt er ihn seinem Sohne mit, siehe Atalayas.

Wall. Heißt das Ufer, das Land. Auf dem Wall sitzt ein Schiff, wenn es nicht die hohe See gewinnen kann.

Wallfisch-Fang. Ist ein so wichtiges und dem Seewesen so handreichendes Gewerbe, daß es in denen Staaten, wo einiger Fleiß zu der Gelegenheit kommt, mit Eifer getrieben wird. In der That glaube ich, daß keine Art des Schiffens so kühne und harte Matrosen bilden könne, als der Wallfischfang. Ich verweise, wegen der natürlichen Geschichte, Beschreibung und Unterscheidung der verschiedenen Fische so den Wallfischfänger beschäfftigen, auf andere. Wir werden hier nur den Fang selbst betrachten. Die Nationen welche ihn treiben, sind in Europa die Spanier, Franzosen, Holländer, Engelländer, einige wenige Deutsche, die Russen, die Dänen, die Schweden. Sie kommen mei-

ſens in der Fiſcherey überein, obgleich die Holländer ſolche vorzüglich treiben, nachdem ſie ſie von den Biskayern gelernet, von welchen vor dieſem jährlich Harpunier und andere Leute ſo dazu gehören in Holland Arbeit ſuchten. Man hat auch eine Grönlandsfahrer = Compagnie gehabt, davon unter ihrem Artikel.

Die Gegend, wo die rechten Wallfiſche ſich aufhalten, wird alſo angegeben unter Grönland von der Straße Davis und Island an, längſt dem Rande des Eiſes gegen Weſten, bis an die Inſel Mauritius, und bis an das nordliche Vorgebirge, weiter längſt gemeldeten Eislande bis an Spitzbergen, längſt dem mittägigen Eiſe, ſo von Spitzbergen gegen Süden liegt, bis an die Straße Waygats und Novaja Semla, wie auch um und ſehr nahe am Nordpol. (ſiehe Smieth-Sund.) Was in andern Eismeeren geſchehe, davon iſt hier nicht die Rede. Wir wiſſen daß die Japaneſer unter Corea, und die Chineſer unter der Inſel Hayman Wallfiſche fangen. Die Schiffe welche zum Fange auslaufen wollen, werden ein Jahr vorher ſchon beſchickt. Die ſo man dazu in Holland gebraucht, ſind von hundert bis hundert und achtzehn Fuß lang, und vom Gallion bis an den Fock mit ſtarken eichenen Planken und Eiſen beſchlagen. Auch auf den Boorden werden ſie bis an die Pumpen verdoppelt. Jedes Schiff hat nach Beſchaffenheit ſeiner Größe bis ſieben Schaluppen bey ſich, mit funfzig Mann Equipage, aber es giebt auch einige ſo nur viere bis fünfe haben. Der Capitain eines ſolchen Schiffes heißt insgemein Commandeur. Die Schiffe ſo nach Grönland gehen und Grönlandsfahrer heiſſen, fahren im April; die nach der Straße Davis, gehen einen Monat eher aus. Auf ſechzig bis fünf und ſechzig Grad Höhe fängt der Commandeur an ſich bereit zu machen; er theilet nämlich jeden ſein Gewerbe und Werkzeug, Harpun, Lanze, Aexte, Beile, Speckmeſſer zu, und denn fährt er, nachdem jeden ſeine Schaluppe angewieſen worden, bis auf ſieben und ſiebenzig und neun und ſiebenzig Grad herauf, wo die feſten Eisfelder anheben. Allda fängt ſich der Fang an. Sobald die Wachten einen Wallfiſch ſehen oder hören, ſchreyet man Fall, da ſich denn jeder in ſeine

Scha-

Schaluppe wirft. Hier ſtellen ſie ſich folgender Geſtalt. Ein Steuermann hinten, der Harpunier vorn, und der Leinſchieſſer bey die Leinen, welche vorräthig und wohl ausgezogen fertig liegen.

Die übrigen ſitzen an den Rudern. Man verfolgt den Wallfiſch, oder man ſucht ihn vielmehr zu überfallen, wenn er nämlich aus ſeinen Luftlöchern Waſſer wirft, oder wenn die ans Eis ſchlagende Wellen brauſen. Der Harpunier wirft, wenn man ihm nahe genug gekommen, den Harpun in den Fiſch, welcher alsdenn entweder wie ein Schiff gerade vorwärts ſchießt, oder auch ins Waſſer unter das Eis gehet. In beyden Fällen muß der Leinſchieſſer die Leine ſo hurtig als der Fiſch will, ſchieſſen laſſen, wobey der Steuerer Acht hat, die Schaluppe ſo zu führen, daß der Ablauf nicht auf der Seite geſchehe. Der Harpunier muß Leine und Boord mit einem Drill öfters anfeuchten, weil ſonſt beydes von der geſchwinden Bewegung der erſteren anbrennen könnte. Wenn der Fiſch ſeinen Lauf fortſetzt, folgt ihm die Schaluppe, wenn er aber ruhig wird, haalet ſie ſich an ihn. Iſt der Lauf der Schaluppe zu gefährlich, ſo kappt der Harpunier die Leine, da denn der Fiſch verloren gehet, entweder von andern gefunden und aufgebracht, oder wenn er todt iſt, ans Ufer geworfen und von den weißen Bären gefreſſen wird. Läßt er ſich wieder ſehen, ſo wird er neu harpunirt, und er gehet wieder unter, bis er aus Mattigkeit und ſeiner heftigen Arbeit, Waſſer auszuwerfen ermüdet, heraufkommt, und alsdenn mit Lanzenſtichen getödtet wird, worauf er ans Schiff gezogen, gekentert, das Speck von den eignen Speckſchneidern, ſo ihm auf dem Leibe ſtehen, abgeſchnitten, im Schiffe zerhackt und in Fäſſer gepackt wird, um daraus Thran zu ſieden. Man ſchneidet die Backen aus, das Speck wird alsdenn am Lande ausgekocht. Der Holländer Fang wurde durch die Grönlands-Geſellſchaft getrieben, woraus die nordiſche Compagnie entſtand, die aber aufgehöret hat, und kann jeder jetzo allda Antheil am Fange haben, da ſich mehrere vereinigen, und nach dem Verhältniß des Parts, Schaden und Gewinn theilen. Die Anzahl der Schiffe welche von da auslaufen, ſteigen manch-

mal bis auf zwey hundert. Der Staat hat darüber sehr gute Einrichtung gemacht und Gesetze gegeben. Hamburg rüstet jährlich über achtzig, Bremen etwan sechzehn, Emden und Lübeck jedes zwey bis drey aus. Die Engelländer legen sich seit 1725 auch stark auf diesen Fang, und haben eine Grönländische Compagnie anzulegen angefangen.

Die Biskayer und Bayoner schicken zwanzig Schiffe ohngefähr nach der Straße Davis. Die Russen haben 1724 auch den Fang angehoben. Peter der Ite gab denselben große Freyheit, und verboth die Einfuhre des fremden Thrans. Den letzten Nachrichten zufolge sind im Jahre 1773 ein und neunzig holländische Fleeten ausgelaufen, davon fünfe verunglückt und neune leer zurückgekommen. Sie haben hundert und vier und neunzig Fische gefangen und acht tausend drey hundert und sieben und neunzig Tonnen Thran gekocht. Die Engelländer haben mit ein und sechzig Schiffen vier und achtzig Fische gefangen.

Wall-Leinen. Die Stricke welche zwischen den hinauf laufenden Tauen der Wände in die Queer durchgezogen werden.

Wallwind. Ist der Rückstoß des Windes vom Lande, oder überhaupt jeder Wind, der vom Ufer in die See bläst.

Wand. Sind die großen Taue oder Strickwerke, welche die Masten des Schiffs rechts, links, auch etwas hinterwärts ziehen und fest halten. Es erhellet daraus, daß sie stark seyn müssen. Man spannet acht bis zehn Taue neben einander aus, indem sie oben an die Mastkörbe, und unten an die Jungfern oder Juffers und Vestung befestiget und angespannet werden. Vermittelst der angeschlungenen Wallleinen dienen sie denen Matrosen zu einer Strickleiter, auf die Mastkörbe und Raaen hinauf zu steigen. Alle Absätze der Masten haben auf dem Kriegsschiffe Wände, sie sind von dem obern Ende des Uebersatzes bis zu dem Mastkorbe des untern Mastes gezogen. Ein Schiff unter die Wand bringen, heißt, es mit seinem nöthigen Seilwerk, Seegel, Anker, Kabeln versehen, kurz mit allem Tackelwerk beschicken. Man hat die große Wand, Besaanswand, die Fockewand, Vorsteugwand, Vor-Bramsteugwand, blinde Wand u. s. w. Alle nehmen

ihren

ihren Namen von den Masten an welchen sie hinauf laufen.

Wangen. An den Mastbaum zu legende Stücke Hölzer, welche ihn verstärken, wenn man an seiner Festigkeit Mistrauen hat. Es giebt Schiffe, wo diese Wangen beständig an die Masten geleget werden.

Warte. Stern- Bey wohl eingerichtetem Seewesen sind in einem oder mehr Hafen Gebäude aufgerichtet, und werden auf Kosten des Staats erhalten, in welchen die Schifffahrt eigentliche betreffende Beobachtungen unabläßig angestellet werden. Dieses Gebäude ist mit guten Instrumenten und verständigen Männern versehen. Die Beobachtungen sind von großer Wichtigkeit, und die Seeleute lernen allhier in der Praktik den Gebrauch der Werkzeuge zum observiren, ohne welches sie in der weiten See wie Blinde irren.

Wasser. Nicht jedes Wasser dessen ein Schiff, es sey zum Trinken oder Kochen entbehren kann, ist auf den Schiffen gleich gut, denn eines verdirbt eher als das andere. Man wendet billig alle Sorgfalt an, um sich mit gutem zu versorgen und es aufs beste zu bewahren. Man läßt es, ehe man es in die Fässer füllet, einige Zeit in denselben ruhen und sich setzen, wenn es etwan zu arbeiten anhebet, da sichs denn oft wieder bessert.

Verdirbt es aber und stinkt, so kann man ihm helfen, wenn man es peitscht, an die Luft setzen läßt, und alsdenn Thon oder Töpfererde, oder wie die österischen Schiffer thun, eine Mischung von Essig und Rettig hinein thut, so als ein Mittel gegen den Scharbock dienet. Ist es zu roh, so kann man ihn durch Kochen helfen, ist es bitter, so wirft man etwas Mehl herein, welches zu Grunde fällt und das Wasser verbessert.

Der Mangel des Wassers ist denen Schiffleuten, wie billig, fürchterlich. Daher geschiehet es, daß man damit, so bald eine Hinderniß in der Fahrt entstehen, etwan Windstillen oder Abfallen des Schiffes, daß man sage ich, dem Schiffvolke sogleich am Wasser abziehet, welches alsdenn sehr zum Sauerteig der Krankheit und des Scharbocks beyträget. Man schlägt vor, die Ballastkammer so dicht zu machen, daß man süß Wasser darinnen halten könne; ferner wünscht man einen Firniß oder dergleichen zu haben, womit man die Wasser-

fässer überziehen, und das enthaltene lange vor der Fäulung bewahren könnte.

Die vortheilhafte und schätzbare Erfindung des Verbesserns vom Seewasser, es trinkbar zu machen, findet noch ihre Bestreiter unter den Seeleuten selbst. Denn da der Matrose gern auf den Reisen anleget, und der Wassermangel es nothwendig macht, so werden sie, wenn man das Seewasser auf dem Schiffe selbst trinkbar machte, um diese Veränderung gebracht.

Dagegen aber ist auch gewiß, daß die Kohlen zum Distiliren vielen Raum einnehmen. Man sagt auch daß man Beyspiele habe, daß diese sich von selbst im Raum entzündet hätten, welches alsdenn eine entfernte Feuersgefahr wäre, näher aber ist die, von der Tag und Nacht gehenden Blase, darinn man das Wasser trinkbar macht. Wir hätten aber von der Erfindung selbst eher, als von den Einwendungen reden sollen. Den Mangel zu ersetzen, welchen die Schiffe sehr oft an Wasser leiden, und der sie bald zu diesem bald zu jenem Aufenthalt in der Reise nöthigt, auch oft Krankheiten und Sterben verursachet, hat man verschiedene Versuche von langer Zeit her angestellet, das Seewasser nicht nur von seinem Salze, sondern auch von seiner pechartigen Bitterkeit zu befreyen. Man kann jetzo glauben, daß der Herr von Bougainville auf seiner Fahrt der Südsee die Distillirblasen des Herrn Poissonier versucht, und in zwölf Stunden einen Orthoest Wasser herauf gebracht. Die Maschine ist drittehalb Fuß lang und breit, das Feuer brennet verdeckt und kann keinen Schaden thun. Nach neuen Nachrichten bringt sie in vier und zwanzig Stunden zwölf hundert Pariser Pinten Wasser hervor, so viel als die Equipage eines Kriegsschiffes von vier und sechzig Canonen, worauf insgemein fünf hundert Menschen sind, zu zwey Pinten auf den Mann gerechnet, täglich brauchen würde. Der Herr Cassini hat auf seiner Reise mit des le Roy Seeuhren, die Trinkbarmachungs-Maschine auch versucht und richtig befunden.

Der Herr Irwin, ein englischer Wundarzt, hat die Aufgabe, das Seewasser trinkbar zu machen, auch aufgelöset, und sie ist von der Admiralität genehm

nehm gehalten. Er kocht es in dem Kessel der Schiffküche, der Mund des Kessels, welcher oben enge ist, wird mit einem Deckel verschlossen, der in eine Röhre ausgehet, darinnen verdickt sich der heraufsteigende Dunst, vermittelst feuchter Tücher, so herauf gelegt werden. Herr Irwin hat fünf und siebenzig Gallonen Seewasser in einer Stunde trinkbar gemacht, man hat die Probe vor gehörigen Richtern auf einem Schiffe zu Portsmuth angestellet. Das Wasser ist von Geschmack und Schwere wie gewöhnliches Brunnenwasser gefunden worden. Man bedient sich hiezu bey den Engelländern der Steinkohlen, welche in den Raum geschüttet werden, welches desto weniger neu vor sie seyn kann, da sie in ihren Schiffküchen eben wie einige nordische Schiffe, diese Kohlen gebrauchen ꝛc.

Wasser-Boords. Lange Balkenstücke längst dem Verdeck, inwendig rund ums Schiff. In diese Hölzer sind die Speygatt gehauen, dadurch das Wasser von dem Verdeck durch gepichte Säcke, die oben und unten offen sind, abläuft.

Wasser-Fahrt. Ist eine Schifferey auf den Flüssen, zum Unterschied des Schiffens auf dem Meere, welches eigentlich Schifffahrt genennet wird.

Wasser-Fälle. Catarakten. Sind Stellen in den Flüssen, wo dieselben sich auf einmal von einem erhöheten Bette herunterstürzen, dergleichen im Mayn, Rhein, in verschiedenen Elben in Schweden, in St. Laurent und in vielen andern Flüssen, in allen Welttheilen zu finden sind.

Wasser-Platz. Nennet man den Ort, wo die Schiffe Wasser holen. Es ist ein besonders merkwürdiger Platz vor die Schiffer, man muß oft weit seegeln, und wohl gar manche Rheede umfahren, um Oerter zu suchen, wo man gutes Wasser findet. Es hindert dieses oft den Admiral in seinem Vorhaben, wie den General, der Mangel an Fourage hat. Gemeiniglich pflegt man auch Holz allda einzunehmen. Die Tagebücher und Nachweisungen der Schiffer vergessen nie zu bemerken, wo man einen bequemen Wasserplatz finde, und es ist leicht einzusehen, daß die Rheede vor die Schaluppen bequem, und das Wasser von der Art seyn müsse, daß es vorzüglich lange frisch bleibt. Ein guter

Distillir-

Distillirkolben und guter Vorrath von Kohlen werden hier viel Bequemlichkeit schaffen.

Wasser-Rand-Linie oder **Merk.** Der Theil des Schiffs, so sich gerade über dem Wasser befindet. Jedes Schiff hat seinen gesetzten Wasserrand, wie tief es gehen muß, wenn es behörig beladen ist. Man hat diese Linie vorn und hinten bezeichnet, und einen Maaßstab oberhalb und unterhalb angebracht, welcher in Schuhen und Zollen zeiget, wie tief das Schiff jetzt gehet. Dieser Wasserrand ist derjenige Theil des Schiffes, wo die Fäulung und Würme das Holz zuerst angreifen, daher man vorgeschlagen, das Schiff draußen in der Gegend mit drey Fuß breiten Kupferplatten zu bekleiden.

Wasser-Schiffe. Sind platte Fahrzeuge, mit welchen man der Stadt Amsterdam das Trink und Salzwasser auf den Canälen zuführet. Letzteres dienet zum Versieden.

Wasser-Schiff. Siehe Kameel. Der Erfinder davon ist Backier.

Watten. Eine seichte Strecke in der Nordsee, zwischen Emden, Gröningen, Friesland, und den gegen über liegenden Inseln. Bey Kriegszeiten ist dieses die Fahrt der Kauffahrer, so nicht über sechs Fuß tief gehen, von Hamburg, Emden, Bremen nach Amsterdam, zu deren Bedeckung folgendes gehalten wird.

Watt-Schiff. Eine armirte Schmacke, die Schiffe in den Watten zu decken. Eine mit allerley Geschütz versehene Schmacke, welche die Wattenfahrt decket, heißt Watt-Convoy.

Webe-Leinen. Ein Strick von eines kleinen Fingers Dicke, welcher zu Zusammenbindung anderer Taue, auch zu andern dergleichen Gebrauch dienet.

Wechselung. So nennen die Schiffs-Zimmerleute die Fugen von zwey an den Enden zusammen stoßenden Planken, aus dem Grunde, weil man sie anordnet, daß nicht zwey solche Fugen zusammen stoßen, sondern daß sie nie an einander treffen.

Wehre. Sind Dämme, welche aus verschiedenen Ursachen, meistens aber wegen einiger Mühlen in den Strom geführet werden, denselben brechen, und auf die Canäle zu gehen nöthigen. Diese Wehre sind mit Bewilligung der Obrigkeit angeleget worden, wenigstens die meisten, aber sie sollten dem Naturrecht gemäß abgerissen werden, weil durch sie, die das

allge-

allgemeine Beste befördernde Wasserfahrt unterbrochen wird. Man kann auch bey dieser Gelegenheit die Vorstellungen lesen, welche wegen der Befreyung der Oderfahrt so oft geschehen sind, und die weisen und nützlichen Vorhaben der Landesherrschaften zurück gehalten haben.

Weise. Siehe Schau.

Well-Boote. Vor die Heeringsfischerey bestimmte Fahrzeuge.

Wellen. Siehe Meereswogen.

Welt, neue. Hierunter verstehet man eigentlich America. Dieser Theil der bewohnten Erdkugel heißt darum neu, weil er uns Europäern sowohl, als den übrigen beyden lange unbekannt geblieben, und erst im funfzehenten Jahrhundert entdeckt worden. Man nennet diese neue Welt auch West-Indien und den vierten Theil der Erde. Bald werden wir den fünften hinzu setzen müssen, woferne America nicht zu groß werden soll, denn noch jährlich erhalten wir Nachrichten von neu entdeckten Rheeden und Eyländern, sowohl gegen den Nord und Südpol als in der großen Südsee.

Man weiß daß Columbus America, dem sein Nachfolger Americus den Namen gegeben, erfunden. Jenem hat hiezu der auf Terzera angekommene Alonso Sanchez de Heluewa die erste Anleitung gegeben, welcher auf seiner Reise von den Canarischen Inseln nach Spanien verschlagen, und auf Domingo geworfen worden. Alle Leute dieses Schiffers aber starben von dem ausgestandenen Elend, und Columbus mußte sich selbst zum Lootsen dienen. Andere versichern, daß die Tagebücher eines deutschen Schiffers Behaim die Entdeckung der neuen Welt befördert habe.

Wenden. Heißt dem Schiffe einen andern Lauf durch das Steuern und Seegel setzen, geben, (siehe durch den Wind laufen.) Kein Hochboord ist so schlimm zu wenden als eine Galeere, welche wegen ihrer Länge wohl eine halbe Stunde dazu nöthig hat. Daher hat man auf eine Verbesserung gedacht, wie oben unter dem Titel Galeeren angeführt. Man hat ein zweytes Steuerruder an dem Vordertheil angebracht. Wenn also die Galeere denselben Weg wieder zurück gehen will, darf sie nicht wenden, sondern das Rudervolk wendet sich auf den Bänken, auf das Zeichen mit

der

der Pfeife, und rudert gegen die andere Seite. Das Steuer des Vordertheils wird gebraucht, und die Canonen stehen gegen den Feind, welcher folgends nie den Rücken oder Flanke bekommt. Ich weiß nicht ob dieses anderwärts eingeführet sey. In Frankreich hat man die Galeeren ziemlich vernachläßiget; s. Steuermannskunst.

Wende-Creiß. Ihrer sind auf der Erdkugel zwey, deren jeder 23° 30 Minuten, nordlich und südlich von der Linie gezogen werden. Der Nordliche ist vom Krebs; der Südliche vom Steinbock Gestirnen im Thierkreise benannt, durch welche sie am Himmel gezogen werden. Hier wendet sich die Sonne im Anfange des Frühjahrs und Herbstes. In jenem Falle haben die in der südlichen Halbkugel den längsten, wie in der nordlichen den kürzesten Tag, und umgekehrt.

Wenden mit Vorwind. Heißt den Wind mehr im Rücken nehmen, gegen Wind wenden.

Werft. Schiffs-Werft. Lastadie. Ist der Ort, wo die Schiffe gezimmert und gebauet werden. Die Anstalten dazu sind kostbar, es werden große Gebäude zu Bewahrung der Materialen, viel Arbeit in dem Wasser selbst erfordert. Die berühmtesten sind in Engelland, Portsmuth, Wolwich, Chattam; in Frankreich Brest, Toulon, Rochefort; in den Niederlanden Schardam u. s. w. Der Markis von Ensenada hat in unsern Tagen einen Schiffswerft auf Karacka bey Cadix anfangen lassen, welcher schon zehen Millionen gekostet haben soll, und nicht fertig ist. Dergleichen Werfte sind nicht immer dem Staate gehörig. Man hat auch solche, wo von Privat-Bauleuten sowohl vor Einheimische als vor Fremde, Schiffe und Fahrzeuge gezimmert werden, wie z. B. in Stockholm. Diese Manufaktur ist in solchen Ländern, wo die zum Baue gehörige Materialien entweder einheimisch, oder doch beym Nachbar wohlfeil zu haben sind, von großen Gewinn.

Werfung. Das Werfen. Wenn ein Schiffer im Sturm sein Schiff zu erleichtern, um dasselbe und die Ladung zu retten, einige Güter über Boord zu werfen, nöthig hat, so muß er dieses, woferne Eigenthümer auf demselben sind, nicht ohne ihren Vorbewußt thun, wiewohl ihn diese nicht daran

hingern können, wenn er, der Steuermann und drey oder vier der beſten Schiffskunder es vor nothwendig finden. Beym Werfen muß er zuerſt die im Schiff-Boote liegende Dinge opfern; denn dieſes muß frey ſeyn. Ferner alles ſo an das Schiff angehangen worden, hernach das ſchwerſte, und von geringſtem Behalt. Ueber das Werfen muß der Schiff-Schreiber ſelbſt, oder in Ermangelung deſſelben der Steuermann einen ſchriftlichen Aufſatz machen, und der Schiffer muß, ſo bald er gehafenet hat, vor den Gerichten er, und ſeine Leute eidliche Ausſage thun, und ſich ein gerichtlich Zeugniß ausfertigen laſſen.

Werg. Jeder weiß, was dieſes bedeute; es dienet in dem Schiffbau die Nahten und Wechſelungen voll zu ſchlagen. Dieſes Werg muß zu dieſem Endzweck und Dichtung aber getheert ſeyn. Daher werden die alten Kabel und Taue, die getheert geſchlagen worden, ohngefähr einen Fuß lang von einander gehauen und ausgezupft, und alsdenn die Fugen durch den Calfaterer mit dieſem Werge ausgeſchlagen.

Weſt. Heißt die abendliche Weltgegend, und der Wind, ſo daher wehet; in der mittelländiſchen See ſagen ſie Ponente, Ponant. Siehe Wind-Roſe.

Weſt-Indien, ſiehe America, Neue Welt.

Weſt-Indiſche Compagnie in Dännemark. War 1675 vom Könige Chriſtian dem fünften geſtiftet, mit der Guineiſchen vereiniget, iſt 1754 aber aufgehoben worden. Der König hat alle Etabliſſements und Actien gekauft, und ſeinen Unterthanen den Handel ſämmtlich frey gegeben.

Weſt-Indiſche Compagnie in Frankreich. Iſt 1664 durch Ludwig den vierzehenten geſtiftet worden. Der König gab ihr zu der Octroy das Eigenthum und Oberherrſchaft von Canada, von den Antillen, Akadien, Terreneuf und Cayenne, und auf Terra firma alles, vom Amazonen-Fluß bis zum Oronocko. Nach neun Jahren aber ward ſie aufgehoben, nicht weil ſie unvermögend war, merkt man an, ſondern weil der Zweck den Geſchmack zum americaniſchen Handel zu bilden, erreicht war. Der König nahm alle Beſitzungen auf ſich, bezahlte die Privat-Actien; man hat darauf noch eine Weſtliche oder Occidentaliſche gehabt.

West-Indische Compagnie in Holland. Ist jünger als die Ost-Indische; sie wurde 1621 auf vier und zwanzig Jahre octroyret; sie erhielt den ausschließenden Handel vom Wende-Zirkel des Krebses bis an das Vorgebirge der guten Hoffnung, und in America von den mittägigen Gränzen von Terreneuf, durch das magellanische und guineische Meer in die Süd-See, und die Erlaubniß mit den westindischen Königen Bündnisse zu schließen, Festungen und Pflanz-Oerter anzulegen, im Namen der Regierung Truppen zu halten, hohe und niedere Gerichtsbarkeit zu üben. Die Einlage war zwey Millionen und zweymal hundert tausend Gulden. Wer zwölf hundert Gulden Antheil hatte, bekam eine Stimme. Ihre Verwaltung geschah nach den Kammern Amsterdam, Seeland, Nord-Holland, auf der Maaß und Gröningen. Sie fieng gleich mit kriegerischen Unternehmungen gegen Spanien an, und ward Meister vom größten Theil von Brasilien, in welcher der Prinz Moritz von Nassau als Gouverneur alles in Flor verließ, da er von Kaufmanns-Chikanen ermüdet, seine Erlassung genommen. So bald er weggegangen, erhoben die Portugiesen sich wieder empor, und in zehen Jahren war die Compagnie aus Brasilien vertrieben. Die General-Staaten unterstützten sie unterschiedenemale mit der Flotte, aber der Verlust in den Besitzungen kam so oft, und zog so viel Nachtheil nach sich, daß man als 1671 wieder eine Octroy zu Ende gieng, die Compagnie aufhob und eine neue errichtete, die auf den Trümmern und Schulden der alten sich bis jetzo noch erhalten. Sie besitzt einige wichtige Plätze in Africa und America. Die Regierung ist beynahe wie bey der Ost-Indischen.

Wick. Bedeutet in der Schiffer-Sprache an der Ost- und deutschen See einen kleinen Meer-Busen.

Wick. Die große Bucht zwischen der Halb-Insel Jasmund in Pommern.

Wick-Bautzker. Ist ein Meer-Busen der Ost-See, zwischen Danzig und Bautzke, einer kleinen Stadt in Pomerellen, jetzo zu Preußen gehörig. Das Städtchen Hela liegt am äußersten der sogenannten Höhe, welche diese Bucht von der Ost-See trennet. Hier liegen die Schiffe vor Anker, wie unter

andern

andern vier Kriegs-Schiffe Carl Gustavs von Schweden, welche hier 1656, denen mit allerhand Händeln und Verbindungen gegen den König aufsätzigen Danzigern bessere Gedanken beybringen sollten, den Hafen sperreten, Zoll nahmen, und die aus Danzig gehenden Schiffe nicht heraus ließen. Es wird durch Inseln von der Ost-See getrennet. Auf dem äußersten Ende gegen Danzig liegt, wie gesagt, ein Städtchen Hela, und auf der andern Seite ist bey Rascht eine Brücke. Die Bay hat verschiedene Bänke.

Wiegen. Ein Schiffer wiegt das Boot, indem er es am Winde und deshalb das Ruder hinten führet.

Wetter. Witterung. Man hat zur See die Ausdrücke, gut, still, hart, frisch, schön, böses Wetter im Gebrauche, wie zu Lande.

Wimpel. Lange schmale Stücke leichter Zeug, gemeiniglich Etamin, so in den Flotten zum Bemerk-Zeichen der Capitain-Schiffe, zu Signalen und zur Zierrath dienen, sie sind vorn eingeschnitten, und senken sich in zwey langen Spitzen, welche die Flämischen Splits-Tangen nennen. Wenn ein Schiffer oder Capitain, festlich mit seinem Fahrzeuge erscheinet; wenn er jemand auf seinem Schiffe eine Ehre anthut, so läßt er die Wimpel wehen, sie reichen zu Zeiten fast bis ins Wasser.

Wimpel. Befehl- Ist ein Wimpel, welchen der befehlende Officier auf den Besaan steckt. Er zeigt an, daß die Schiff-Officier, bey ihm am Boord Befehle hohlen sollen.

Wind. Ist eine empfindliche Bewegung der Luft gegen einen Punkt des Horizonts. Wenn die Atmosphäre auf irgend eine Weise in ihren Theilen das Gleich-Gewicht verlieret, so dringt der stärkere Theil dahin, wo er den kleinsten Widerstand antrifft, und hieraus entstehet die Bewegung, die wir Wind nennen.

Ein heftiger Wind heißt eine Winds-Braut, ein noch stärkerer, Sturm, der heftigste Grad wird Orkan genannt. An einigen ist diese Luft-Bewegung beständig ziemlich regelmäßig, wie zum Beyspiele das Innrats bey Smyrna. S. Innrat. Anderwärts aber wechselt die Ordnung, und an andern ist nichts anders als ein beständiger Wechsel wahr zu nehmen. Und da heißt es in Betracht der Theorie des Windes, ihr höret sein Brausen

wohl, aber ihr wisset nicht von wannen er kommt, oder wohin er fähret. Alembert und Busson, Hypotheſen, können es uns nicht genau erklären, ſie haben Sonne und Mond, die anziehende Kraft zu Hülfe genommen, aber wir wiſſen weder die Urſachen der Sonnenhitze noch ihr Maaß, noch ihr Wirkungs-Mittel genau genug. Der Mond läßt ſich als ein Unter-Bedienter unter die Geſetze der Anziehung beſſer biegen, aber die großen Verſchiedenheiten in der Fläche der Erd-Kugel, machen auch dieſe Berechnungen ganz unzulänglich. Man kann dieſes an den meiſten hohen Bergen auf der Erd-Fläche bemerken. Ich will zur Erläuterung nur eine Bemerkung anziehen, welche man bey der Inſel Pinke gemacht. Sie verurſacht dem Hafen der Inſel Fajal viel Winde. Sie macht, daß die Süd-Weſt- und Nord-Weſt-Winde zurück prallen und deſto heftiger werden. Ueberdem hält ſie die niedrigen Wolken auf, welche einen ſehr unbeſtändigen Wind verurſachen. So oft der Berg mit Nebel bedeckt iſt, entſtehet ein Wind ꝛc.

Es wird übrigens allezeit leichter werden, etwas gewiſſes und zulängliches von dem Verhalten auf der platten See-Fläche anzugeben, als von denen, welche auf dem Lande wehen, wo ſie Bäume, Wälder, Berge, Städte, und andere abwechſelnde Verhinderungen in ihrer Bahn finden.

Nützlicher iſt inzwiſchen vor die Schifffahrt die Arbeit derer, welche die Hiſtorie der Winde beſchreiben, und die an einzelen Orten, vor gewiſſe Jahrszeiten gewöhnliche, nebſt ihren Eigenſchaften, Vorbedeutungen, Dauer und Wirkungen bemerken. Durch ſie weiß man, daß auf der See die Winde, welche aus Oſten und den Polen kommen, ſtärker als die weſtlichen ſind, und die von der Linie her wehen, wie auch, daß ſie im Frühling und Herbſt heftiger als im Sommer wehen.

Unter der Linie und den beyden Wende-Zirkeln iſt das Jahr durch ein beſtändiger Oſt-Wind, nur ſetzt er ſich nach den Jahrszeiten vom May bis den November in Süd-Oſt, und denn wieder bis May in Nord-Weſt. Jenſeits der Linie iſt er etwas Oſt, Süd zu Oſten, und dieſſeits Nord-Oſt.

Einige nehmen vier Haupt-Winde an, Nord, Süd, Weſt und Oſt; andere machen ſich gleich acht Haupt-Winde, als die

die vorigen und die darzwiſchen wehend, Nord, Oſt ꝛc. Die Zwiſchen-Räume theilen ſie ferner, alles kommt bey den Methoden auf eines heraus. Der Schiffer hat zwey und dreyßig Winde, andere wollen vier und ſechzig Striche auf der Wind-Roſe haben, ſo wie man ſich vormals mit acht beholfen. Alle Winde auf beyden Seiten zwiſchen dieſen acht heißen Halbe-Winde, Quartier-Winde.

Er iſt der beſte, den ein Schiff haben kann, ja er iſt günſtiger und treibet daſſelbe ſtärker und geſchwinder als der Rücken-Wind von gleicher Stärke. Die Urſache davon iſt dieſe, weil er in alle Seegel ſtößt, da beym Wind im Rücken die hintern Seegel ihn denen vordern benehmen. Der Halbe-Wind treibt das Schiff, wenn ſonſt alles gleich, ſetzen wir, in einer Stunde drey Meilen, ſo wird es, mit Rücken-Wind nur drittehalb Meile laufen, und mit einem Bey-Wind von gleicher Stärke nur zwey Meilen fortkommen. Wenn man ſich die Stellung der Seegel vorſtellet, ſo wird man wohl einſehen, daß der Halb-Wind, ja der Bey-Wind mehrere Seegel faſſen kann als der Rücken-Wind.

Wind-Vor. Heißt der, ſo mit dem Curs einerley Strich hat.

Wind an den kommen. Heißt ſich dicht an einen legen, als ob man faſt gegen ſeinen Strich ſteuerte.

Wind an den ſteuern. Heißt das Vordertheil gegen den Wind wenden, einen Seiten-Wind faſſen, dicht daran liegen.

Wind bey dem liegen. Die Seegel ſo ſtellen, daß ſie keinen Wind faſſen.

Breit-Wind. Man ſeegelt mit Breit-Wind durch alle Striche, von dicht am Winde an, bis zum halben Striche des Vorwindes. Z. B. ſey die Fahrt Weſt. Nord-Nord-Weſt oder Süd-Süd-Weſt ſind dicht am Wind. Alle Striche zwiſchen dieſen ſind Breit-Wind. Dieſer iſt zur Fahrt der bequemſte; er wirkt in die meiſten Seegel.

Wind durch den laufen. Heißt, wenn ſich ein Schiff unvermuthet, ohne daß man will, umwendet. Es kann dieſes geſchehen, einmal, wenn der Steuermann zu nahe an dem Wind lieget, oder auch, wenn dieſer auf einmal umſetzt. Die Ströme in der See verurſachen es zuweilen, ſo wie es auch in den Windſtillen geſchehen kann, wenn nämlich ein unmerklicher Wind von vorne kömmt. Wenn ſich das

Schiff gewendet hat, so muß man die Naſe wieder nach dem Curs richten. Man ſetze, dieſer ſey nordlich, der Wind Nord-Oſt, man hat zu nahe daran geſeegelt, und Nord Viertheil Nord-Oſt geſteuert, hat alsdenn der Holländer Oberſtaag geraacket, ſo kehrt man das Beſaan-Seegel, das iſt, man ziehet es an die Raa auf, man läßt die Braſſen des großen Mars-Seegels unter den Wind einen halben Fuß nach, und ziehet die von der andern Seite an, ſo lauft das Schiff wieder in dieſem Curs. Aus dieſem Beyſpiel kann man begreifen, was die Seegel bey der Steuer des Schiffes beytragen.

Wind-Fall. Ein heftiger unverſehener Wind-Stoß.

Wind. Gegen- Heißt der, ſo dem Curs entgegen gehet.

Wind. Land- Iſt der, ſo vom Lande oder Walle in die See treibet.

Wind. Paſſat- Iſt entweder beſtändig ein allgemeiner, der über eine große Strecke wehet, oder er iſt nur gewiſſen See-Strecken Rheeden um eine gewiſſe Zeit eigen. Ich will einige Anmerkungen hinzu ſetzen, ſo man dieſerwegen nur neulich gemacht. So regelmäßig die Paſſat- und allgemeinen Winde ſind, ſo verändern ſie ſich doch längſt den Küſten und nahe bey den Inſeln; faſt alle Nacht entſtehet an den Ufern ein Land-Wind und längſt großen Ländern. Dieſer ſetzet ſich dem See-Wind entgegen, und ſo wird eine Reihe Wolken geſammelt, welche die Schiffer faſt immer am Lande ſehen. Die Landungs-Orte ſind faſt immer ſtürmiſch, beſonders nahe an Inſeln; folglich verändern ſich die Winde. An den canariſchen Inſeln wehen aus dieſem Grunde oft acht Tage hinter einander Süd- und Süd-Weſt-Winde. Man findet die beſtändigen Winde gegen den fünf und zwanzigſten Grad nordlicher Breite, aber man verlieret ſie oft ehe man der Linie nahe iſt. Aus den Beobachtungen eines geſchickten Seefahrers erhellet zu Folge der Vergleichung von mehr als zweyhundert und funfzig Tage-Büchern, daß die beſtändigen Winde aufhören, wie folget.

Im Januar zwiſchen ſechs und vier Grad. N. B.

Im Februar zwiſchen fünf und drey Grad. N. B.

Im Merz und April zwiſchen fünf und zwey Grad. N. B.

Im May zwiſchen ſechs und vier Grad. N. B.

Benenn

No.	Zeichen.	Deutſch.
1	N.	Nord.
2	N, Z. O.	Nord zu Oſt.
3	N. N. O.	Nord Nord O
4	N. O. Z. N.	Nord Oſt zu No
5	N. O.	Nord Oſt.
6	N. O. Z. O.	Nord Oſt zu O
7	O. N. O.	Oſt Nord Oſt
8	O. Z. N.	Oſt zu Nord
9	O.	Oſt.
10	O. Z. S.	Oſt zu Süden
11	O. S. O.	Oſt Süd Oſt.
12	S. O. Z. O.	Süd Oſt zu O
13	S. O.	Süd Oſt.
14	S. O. Z. S.	Süd Oſt zu Süde
15	S. S. O.	Süd Süd Oſt.
16	S. Z. O.	Süd zu Oſt.
17	S.	Süd.
18	S. Z. W.	Süd zu Weſt.
19	S. S. W.	Süd Süd Weſt
20	S. W. Z. S.	Süd Weſt zu Sü
21	S. W.	Süd Weſt.
22	S. W. Z. W.	Süd Weſt zu We
23	W. Z. W.	Weſt Süd Weſ
24	W. Z. S.	Weſt zu Süd.
25	W.	Weſt.
26	W. Z. N.	Weſt zu Nord.
27	W. N. W.	Weſt Nord We
28	N. W. Z. W.	Nord Weſt zu W
29	N. W.	Nord Weſt.
30	N. W. Z. N.	Nord Weſt zu No
31	W. N. W.	Weſt Nord Weſ
32	N. Z. W.	Nord zu Weſt.

Im Junius zwischen zwölf Grad. N. B.

Im August und September zwischen vierzehen und dreyzehen Grad.

Im October, November und December nähern sie sich wieder der Linie, und man trifft Windstille.

Unter den Passat- und beständigen Winden auf der südlichen Halb-Kugel sind sehr veränderliche und stürmische. Die beständigen herrschen in einer größern Stärke als die Passate. Man setzet ihre Gränzen in den acht und zwanzigsten Grad südlicher Breite. Weiter hinaus sind die Winde veränderlicher, als in den europäischen Meeren, und werden immer heftiger, je mehr man Breite gewinnt. Ihr Strich ist gewöhnlich von Nord, Nord-West und Nord-West zu West, und wenn sie so bis Süd gekommen, ändert sich ihre Richtung.

Wind springt. Sagt man, wenn er von einem Punkt des Compasses zum andern gehet. Es geschiehet dieses zuweilen um den ganzen Cirkel, und so heftig, daß der Steuer kaum folgen kann.

Wind-Reep. Ist ein Tauwerk, welches etwas, besonders aber die Steugen aufzuwinden dienet.

Wind-Rose. Ist ein Theil des Compasses, siehe Compaß, eine den Horizont vorstellende Scheibe in zwey und dreyßig Striche getheilet. Man giebt ihnen folgende Namen nach den Gegenden daraus sie wehen.

Die Wind-Rose der Alten beschreibt uns Vitruv bey Gelegenheit dessen, daß er sagt: sie hätten dieses Werkzeug gebraucht, um ihren Straßen in den Städten eine bequeme Stellung gegen die Welt-Gegenden zu geben. Sie nenneten die Figur Schema. Da ihnen der Gebrauch Norden durch die Nadel zu finden nicht bekannt war; so befestigten sie eine glatte Tafel, in ihrer Mitte richtete man einen Griffel auf, und bemerkte Vormittags das Ende seines Schattens mit einem Punkte, durch diesen beschrieb man aus dem Stand-Punkte des Griffels einen Cirkel. Man merkte hierauf den Punkt an, wo das Ende des Schattens vom Griffel den Cirkel Nachmittags berührte. Aus diesen Punkten beschrieb man Bogen, die sich durchschnitten. Durch diesen Punkt, und den Stand des Griffels zog man eine gerade Linie, dieses war die Mittags-Linie. Hierauf ward der Umfang in acht Theile getheilet,

und die Namen herzu geschrieben.

Wind, schwerer. Ist der, so stark wehet.

Wind. See- Der so gegen Land führet aus der See kömmt, sie wehen ordentlich stärker, beständiger und länger als die Land-Winde.

Wind-Stille. Wenn kein Trieb das Wasser der See zwänge sich zu bewegen, so würde sie eben und ihre Fläche, wie ein Spiegel seyn. Diese Ruhe heißt Windstille; sie ist oft von Dauer. Man erzählet von Seefahrern, welche funfzehen Tage eine solche faule See gehalten haben, sie ist wie leicht zu erachten dem Schiffer sehr beschwerlich, und nichts kann schrecklicher seyn, als wenn diese Meeres-Stille ein Schiff auf der offenen See ergreift, und sich dabey Mangel an Lebensmitteln ereignet. Sie pfleget auch Sturm zu verkündigen.

Wind-Strich. Ist eine Linie, welche zwischen zweyen von denen zwey und dreyßig Abtheilungs-Punkten der Rose gezogen wird, und den Wind, der daher kommt, andeutet. Man sagt, man seegele mit zwey Striche, wenn der Wind von dem Orte, dahin die Nase stehet, zwey Striche abstehet. Z. B. der Wind ist West, so ist er dem Schiffe, das nach Osten fährt im Rücken, fährt das Schiff aber gegen Nord-Ost zu Ost, so seegelt es nur zwey Strich, eben so auch, wenn es Ost, Süd, Ost, seegelt. Wenn ein Schiff mit zehen Strich seegelt, das ist in unseren Fällen, Süd-Süd-West, oder auch West-Nord-West, so ist es dicht am Wind, das heißt, es hat sich so viel gegen den Wind gekehret, als nur möglich ist; mit zwölf Strich wird es mit dem Wind nicht fahren können. Gehet ein Schiff von diesem Striche ab, so bestimmt man es auch durch Striche, um wie viel es geschehe, und sagt, es halte so und so viel Striche ab.

Wind unter eines Schiffes seyn. Heißt zwischen sich und dem Orte, wo der Wind herkommt ein Schiff haben.

Wind-Stöße. Fangen mit großem Ungestüm an, aber hören bald wieder auf. Der Wind wehet, wenn er stürmet, nicht in einem gleich heftigen Grade fort, seine Kraft steigt im Wind-Stoße und fällt nach ihm.

Wind einem vor seyn. Heißt näher als ein ander Schiff gegen die Gegend seyn, wo der Wind herkommt, den Vortheil

des

des Windes haben. Um zu wiſſen, ob ein Objekt uns Vor-Wind ſey oder nicht, muß man ſich mit dem Geſicht gegen den Wind wenden. Alle Objekte, die alsdenn mit uns recht oder linker Hand in einer Linie ſind, ſind gleich am Winde; alle die, ſo vor uns ſtehen, ſind Vor-Winde; die hinter dem Rücken ſind, ſind uns Unter-Winde. Eine Flotte, welche der andern Vor-Wind iſt, hat den Vortheil des Windes über ſie, ſiehe Schlacht-Ordnung. Um ihn zu gewinnen, gebraucht man folgende Methode. Die Flotte, ſo unter Wind iſt, läuft immer ſo, daß ſie mit demſelben nicht in gleicher Höhe iſt.

Der Feind muß alſo, wenn er ſie angreifen will, wenden, und bey dieſer Gelegenheit kann ſie vielleicht den Wind gewinnen. Iſt der Feind aber geſchickt, ſo wird es nicht leicht geſchehen, wenn ſich nicht der Wind umſetzet, da ein geſchickter Admiral von dem Fehler des Feindes Nutzen zu ziehen ſuchet. Er kann dieſe Gelegenheit und Punkte voraus ſehen, aber auch oft verſäumen. Andere Kenntniſſe können ihm helfen. Die Ströme, die Fluth, die Vorgebirge, in der Strecke, wo man ſchlagen will, können ihm behülflich ſeyn. Oft giebt ein Vorgebirge Gelegenheit mit einem Schlage zehen Meilen näher an den Wind zu kommen. Es iſt aber allemal ſchwer, den Wind zu gewinnen, ohne daß eine Veränderung in deſſen Strich entſtehe. Man ſiehet aus dieſem allen, wie viel Kunſt und Geſchicklichkeit in den See-Kriegs-Unternehmungen gelten, das Detail von allen denen Bewegungen des Schiffes und des Handthierens ſeines Ruders und Seegels iſt unendlich. Wie viel weitläuftiger als bey den Evolutionen einer Land-Armee?

Unter-Wind verfallen. Heißt den Vortheil des Windes verlieren. Man ſetze, der Wind kömmt aus Morgen, und das Schiff iſt dem Morgen am Horizont näher als das andere, ſo iſt es ihm Vor-Wind.

Wind-Wage. Da es nicht zu verlangen ſtehet, daß die Phyſiker eine Theorie der Winde liefern, ehe ſie die Theorie von den übrigen Wetter-Veränderungen haben, ſo bleibet auch vor den Mathematiker die Aufgabe der Wirkung des Windes auf das Schiff ins allgemeine bis dahin unbeſtimmt.

Der Schiffer muß ſich vor einzele Fälle helfen, und dieſes haben verſchiedene durch eine

Wind-Wage versuchet. Wolf, Onsen-Bray und Poleny, stehen in dem Verzeichnisse derer, die es mit ziemlichen Erfolg gethan haben. Bouguer schlägt eine sehr einfache vor, welche er im Gebrauche geprüfet hat. An ein Viereck von Pappe mit sechs Zoll zur Seite, ist hinten eine Stange angemacht, die in eine hohle Röhre passet, wie die Stangen-Besemer, deren man sich in Deutschland verschiedentlich bedienet, und bey welchen das Gewicht die Stange heraus ziehet. Auf der Stange sind Eintheilungen bemerket, welche die Stärke des Eindruckes vom ziehenden Gewicht oder der zurückstoßenden Kraft, die auf das Viereck wirket, anzeigen. Es kann folglich dadurch den Eindruck des Windes auf die Seegel bestimmen, und der Grad desselben gesehen werden, da man für die Masten zu fürchten anfangen muß. Der Herr Bouguer hat in dem Gebrauch des Instruments bemerkt, daß sechs Pfund Wind auf einen Quadrat-Fuß der Wage-Platte gefährlich sind, wenn man sie mit diesem Instrument gefunden. Solch ein Wind müßte, sagt er, in Frankreich, denn seine Geschwindigkeit ist in den verschiedenen Erd-Strichen, wie in den Jahreszeiten wachsend und fallend, in einer Secunde funfzig im Sommer, sonst sechzig bis drey und sechzig Fuß durchlaufen, unter dem heißen Erd-Gürtel aber noch eine größere Geschwindigkeit haben. Könnte man nicht den Wind von diesem oder andern Punkte an stürmisch heißen?

Wittinen. Sind lange polnische Fluß-Boote mit einem Mast ohne Verdeck, nur mit Brettern, die mit bastenen Stricken zusammen gebunden worden, gedeckt. Sie werden bey stillem Wetter von Menschen getreidlet.

Wrack. Heißt ein Schiff, daß man nicht mehr tauglich hält, in See zu gehen. Das was vom Gebäude nach dem Stranden, Scheitern und Schiffbruch überbleibet. Das Gebäude des Schiffes, dem Masten und Taue fehlen.

Woeling. Sind starke Taue, welche um das Boegspriett und den Schreg geschlungen, dasselbe damit zusammen halten.

Wulst. Ist das äußere aufgeworfene und gewölbte Theil der Puppe über dem Steuer-Ruder.

Wund-Arzt. Der Name deutet seine Verrichtung an. Es giebt auf großen Schiffen zwey Ober-Wund-Aerzte und zwey Unter-Wund-Aerzte. Ihre Pflicht

ist

ist die Matrosen und Soldaten, so beym Manöuvre und Gefecht verwundet werden, umsonst zu heilen, dazu wird ihnen die Arzeney gut gethan. Man ladet täglich die Kranken durch ein eigenes Schiffs-Geschrey an den Fuß des großen Mastes ein, wo sie verbunden werden. Im Gefechte ist ihr Posten in der Küche und Ausgebe-Kammer. Der Rang des Ober-Meisters ist in großen Schiffen nach dem Schreiber. Zuweilen sind auch Aerzte auf den Schiffen, diese müssen mit den Wund-Aerzten conferiren. In dem holländischen Seedienst, wo er auch Heel-Meister heißt, sind auf jedem Kriegs-Schiffe oder denen Kauffahrern, so weitere Reisen machen, ein bis zwey. Auf der Flotte ein Ober-Wund-Arzt, welcher auf die obigen Acht haben und ihre Kasten visitiren muß. Die Arzeneyen werden auf Kosten des Staats gegeben. Ich muß noch bemerken, daß die englische Admiralität, denen Wund-Aerzten außer ihrem Solde, vor jeden Mann, den sie wieder nach Europa bringen, ein Pf. Sterling bezahlen.

Würgen. Nennen die Elbschiffer sich von einer Bank losmachen, welches mit Mühe und oft geschieht.

Wurf-Hacken. Ist ein Hacken, den die Matrosen mit der Hand von den Wänden und den Boegspriett werfen, wenn man entert. Sobald derselbe irgend auf dem feindlichen Schiffe fasset, haalen sie das Tau, so an demselben ist bey, und so nähern sich die Schiffe. Beym Ueberspringen sucht man sich des Vor-Casteels zu bemächtigen.

Wurf thun. So viel als werfen.

Wurf-Welle. Ist der Schlag den das Schiff von einer Welle bekommt.

Wurm. Es zeigen sich in dem Schiff-Boorde Würmer von verschiedener Art. Die gefährlichen, welche in den Hafen Toulon und Brest und in den holländischen Hafen so gewüthet haben, sind ursprünglich aus America, wie man sagt im Jahre 1677 nach Europa gebracht worden. Ihrentwegen, werden die Indienfahrer verdoppelt, und diese Verdoppelung abgerissen, wenn einer nach Hause kommet, um die gesunden Hafen nicht anzustecken. Man hat auch verschiedene Arten von Spalmen und Laugen, womit man das Boord überziehet, gegen sie erdacht. Die Luft tödtet alle diese Holz-Würmer so gleich; sie können kein Seifen-Wasser leiden, wie

man

man in Toulon und Marſeille bemerket. Die Spanier haben ihre Boord-Planken mit bleyernen Blatten belegt. So viel iſt zu merken, daß dieſe Würmer beſonders das Küfern Holz lieben, und das obere bis auf den Kern wegfreſſen.

Wurm, der große. In den alten ſchwediſchen Helden-Geſchichten, die meiſt von Seeleuten und Schiffzügen reden, finden wir ein Schiff unter dieſem Namen in dem nordiſchen See von fabelhafter Größe.

X.

Xebecken. In Spanien, Frankreich und Portugall gebräuchlich, eine Art von Barken. (ſiehe Schebeck). Eine kleinere Art nennet man heute Xebeckin und Schebeckien.

Y.

Yacht. Jacht. Iſt ein verdeckt Schiff mit einem Gabel-Maſt, einem Focke, einem kleinen Boegſpriett und einem Stag-Seegel. Sie braucht wenig Waſſer, und ſteuert ſehr wohl, wozu die Schwerdter behülflich ſind. Sie führet auch Canonen auf dem Ueberlaufe. Man hat Courier-Yachten, die Befehle oder Nachricht bringen. Spiel-Jachten zum Spatzierfahren. Die öftere Ueberfahrt des Königs George des zweyten von Holland nach England, wenn er aus Deutſchland gieng, geſchah in einer königlichen Jacht.

Yacht-Advis. Eine kleine Jacht, welche in den Flotten den andern großen Schiffen zugetheilet ſind, und zum Recognoſciren, Vorwachten halten, ans Land fahren, wie die Schalupen beſtimmt ſind. Die Römer hatten dergleichen; ſie nennten ſie Naves ſpeculatorias.

Ye. Ein Meer-Buſen, welcher aus dem Süder-See drey Meilen ins Land bey Bewerwick ſtauet. Er hänget mit dem Harlemer Meer durch den kleinen Fluß Spar zuſammen. Dieſe Fahrt wird mit kleinen Fahrzeugen beſchifft.

Yonken. So heißen in China die großen Schiffe, die ſowohl zum Kriege als zum Handel gebraucht werden. Sie ſind ſehr hoch von Boord, kurz und bauchicht, vorn ſpitziger als hinten, ſie haben keinen Kiel, flachen Boden, und ſind daher zum Umſtürzen ſehr geſchickt. Das

Gebäude

Gebäude hat verſchiedene Abtheilungen, welche ſo dicht ſind, daß wenn eine Leck iſt, die andere doch trocken bleibet. Man verwahret ſie mit Kalk der klein gemacht und mit Werg von Bambus in einen Teig vermenget wird. Sie haben darinnen Waſſer-Behältniß und Galerien auf beyden Seiten. Ferner, ein ganz Verdeck, ſo ſtehen bleibet, und ein anderes von Planken darüber, ſo weggenommen werden kann. Ueber der letzteren erhebet ſich die Hütte des Schiffs-Herrn auf Mannes-Höhe. Die Pflicht fängt niedriger an als das Verdeck, und ſtehet über beyde. Auf demſelben iſt eine Hütte vor die Officier, welche ihre buntbemalten Schilder und Rondartſchen herum hängen. Die Picken werden rund um den Boord gepflanzt und ſind außen zu ſehen.

Die Kaufmanns-Yonken tragen bis ſieben hundert Laſten. Die Kriegs-Schiffe, die ſowohl auf den Flüſſen als auf der See fahren, haben eben einen ſolchen Bau, führen aber ſelten über hundert Laſten. Sie haben große Vorder- und Hinter-Pflicht, darauf die Soldaten und einige kleine Stücke ſtehen. Ihre Bemannung pflegt ſtark zu ſeyn. Ihr Maſtwerk iſt ein großer und ein Vorder-Maſt, beyde ohne Mars. Statt der Wände, dienen zwey oder drey Taue, welche den Stags gleich ſind. Ihre Seegel ſind von Rohr-Rinden mit Blättern von Bambus ſowohl verbunden, daß kein Wind durch kann. Sie haben keine Seegel-Stangen, ſondern ſind mit Stricken an den Maſt gebunden, welche oben über eine Rolle gehend, ſich allda endigen, dadurch das Seegel aufgehiſſet wird. Auf dem großen Maſte ſtehet ein Wetterhahn, wie eine Pyramide, und unter derſelben hänget ein Schweif, der da andeutet, wo der Wind herkomme.

Anſon beſchreibt eine Yonke ohngefähr ſo: die großen führen zwey hundert und achtzig Tonnen. Maſt, Seegel und Tauwerk iſt alles ſehr plump. Die Maſte ſind Stücke Bäume, davon nur die Rinde abgeſchabt; der große ragt drey Ruthen über dem Verdeck, an jeden ſind zwey Stags von Buiſen; die Seegel von Matten von ſechs zu ſechs Schuhe mit einem Stücke Bambus verſtärket, laufen längſt ihrem Maſt herunter, und fallen auf dem Verdeck wie ein Fächer zuſammen.

In Canton, wo ſonder Zweifel die ganze chineſiſche Kriegsmacht war, waren nur vier

Kriegs-

Kriegs-Yonken von drey hundert Tonnen, mit acht Canonen von vier Pfunden. Die Chineser nennen ihre Kriegs-Yonken Soun; denn Youke ist überhaupt eine verdorbene Aussprache. Die Cabel sind insgemein von Schilf gedreht, und die Anker hölzern, mit zwey Spitzen am Kreuz statt der Schaufeln, sie fassen und halten gut. In der Flotte der Portugiesen gegen die Holländer 1601 bey Bantam finde ich auch zwey Yonken, wie denn überhaupt der Name in diesen Gewässern sehr gebräuchlich ist.

3.

Zabra. 1588 waren funfzehn so genannte Schiffe in der spanischen Flotte, von sechzig bis siebenzig Tonnen und acht Canonen.

Zambucks. Kleine Schiffe, auf welchen die Einwohner von Quiloa, Melinde ꝛc. Waaren nach Sofala bringen.

Zattare. Ein italienischer Binnenländer, auf dem Po und Adige gebräuchlich.

Zein-Brief. Heißt der schriftliche Vertrag, welcher zwischen der Convoy und Admiralschaft oder den Rheedern ist errichtet worden. Die Rheeder bestimmen den Ort wohin sie schicken, die Convoy verspricht sie bis dahin zu begleiten und einzuwarten. Es werden Nachrichts-Zeichen und der Preiß vor die Begleitung festgesetzt, s. Signal.

Zeit-Hafen. Ist ein solcher, wo man nur zu gewissen Zeiten der Fluth einlaufen kann.

Zeit-Wart. Ich unterstehe mich dieses deutsche Wort anstatt des englischen Time Keeper und des französischen Garde Tems, so beyde von Harrisons Seeuhr gebraucht worden, vor uns vor zu schlagen.

Zenith. Ist der Punkt, der senkrecht über der Scheitel eines Objekts am Himmel steht, das Nadir ist ihm entgegen stehend. Das Wort ist aus dem Arabischen gewaltig verstümmelt.

Zerte Partey. Ist der Contract des Frachters und Rheeders. Die Flibustier nennen ihr Verbindungs-Instrument auch so.

Zerter. Siehe Sarter.

Ziel. Heißt so viel als Schleife.

Zigiten. So hiessen in den alten griechischen und römischen Schiffen diejenigen Ruderer, welche in denselben gegen das Hintertheil unverdeckt saßen, fechten konnten, und Schutz-Waffen führeten.

Zill. Ein altes deutsches Wort, so noch in Oberdeutschland gebräuchlich, bedeutet einen Kahn, oder

Digitized by Google

oder anderes kleines Fluß-Fahrzeug.

Zimmermann. Der Schiff Zimmerleute sind eigentlich zweyerley Art. Die so Flußschiffe und Kähne zimmern, dergleichen in den Städten so an Flüssen liegen, als Regenspurg, Frankfurth, Berlin u. s. w. sich aufhalten, und die so Seeschiffe bauen. So sehr die Fahrzeuge welche sie verfertigen unterschieden sind, eben so viel ist auch die Kunst des einen des andern seiner vorzuziehen.

Ein Seeschiffs-Zimmermann hat viel mehr Kenntniß zu seinem Gewerb als jener nöthig. Unter dem Artikel Besteck haben wir schon einiges angeführet. Ich betrachte ihn hier als denjenigen, der das ganze Gebäude aufführet, bemastet und antackelt, denn die Zimmerleute haben insgemein die ganze Besorgung über sich. Es ist eine Kunst von großer Wichtigkeit und Behalt. Man sollte glauben, daß bey diesen Umständen die Aufmerksamkeit derer, die das Seewesen der Staaten besorgen, wo nicht durch den Verlust vieler Menschen, welche die Ungeschicklichkeit des geheimnißvollen Handwerkes in die See verschüttet, doch durch die großen Summen rege gemacht werden sollte welche auf übel gerathene Fahrzeuge verwendet worden.

Noch hat man in den Schulen der Baumeister keine zureichende Kenntniß von dem mechanischen in dem Baue und der Fahrt des Schiffes. Man bauet immer nach; man hat gewisse Regeln, die der Meister dem Schüler läßt, und noch dazu als ein Geheimniß nur errathen läßt. Regeln, welche nicht mit dem Verstande begriffen werden können, weil sie auf nichts in der Meßkunst und Gesetze der Bewegung gegründet sind. Es ist den ohne Grundsätze arbeitenden Leuten ein Räthsel, wenn zwey nach einerley Modell ausgearbeitete Schiffe nicht gleich gut seegeln. Sie haben alles ihrige gethan, und auswendig gelernte Recepte zusammen getragen. Woran liegts, daß es bey beyden nicht gleich eintrifft? anstatt den Grund davon aufzusuchen, den Mittelpunkt der Schwere der Fahrzeuge zu suchen, und alles auf diesen zu setzen, sagt Bouguer, haben sie oft närrische Einfälle, verbessern eben so blindlings wie gebauet worden.

Zirkel-Schiffer. Ein Instrument von des Bernouilly Erfindung beym reduciren, und dem logodromischen Besteck zu gebrauchen.

Zoicke. Eine Art russischer Fahrzeuge oder Flösse, auf welchen bis fünf und zwanzig Mann über Flüsse setzen können.

Zoll. Ist ein gewisses Geld, so der Landesherr, oder der, dem es sonst in dem Staate erlaubet ist, theils für die Sicherheit, theils für den Bau an den Fahrten und deren Erhaltung, von aus und eingehenden Waaren einfordert. Der Wasserzoll, mit dem wir hier eigentlich zu thun haben, ist mancherley, als der eigentliche Wasser oder Meerzoll, der Flußzoll, dahin der Floßzoll gehöret, der Uferzoll, Ankerzoll oder Ankergeld, welche Benennungen an sich theils verständlich sind, theils erkläret worden.

Zollen-Spicker. Ein Haus an der Elbe vier Meilen von Hamburg, allwo ein sehr einträglicher Elbzoll ist, der Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich zustehet.

Zone. Siehe Erdgürtel.

Zopisse. Ist das Pech, welches von dem Schiffe beym neuen calfatern und reinigen abgekratzt wird. Es hat vom Seewasser einiges salzige angezogen, und daher hält man es vor Medicinal.

Zuschalken. Heißt so viel als vernageln, mit Nägeln zuschlagen, wird von den Pressenings und andern solchen Verdichtungen gesagt.

Zusetzen. Wird meistens von dem handthieren mit den Halsen gesagt. Ein Seegel zusetzen, heißt einen seiner Winkel vorwärts ziehen, und dieses geschiehet mit den Halsen. Wenn man schief seegelt, so ist das Seegel gegen den Kiel schief; eine seiner Ecken ist zugesetzt.

Zwieback. Es ist das vor kurze Reisen zweymal, vor weitere aber viermal gebackene Brod. Der Teig wird von feinem Beutelmehl, Weitzen und Roggen gemacht, er muß sehr wohl gähren, und das Backen fleißig geschehen. Auf der Reise muß er zu Zeiten getrocknet, und in der Absicht der Luft ausgesetzt werden, sonst verdirbt er, wird grümlicht und unbrauchbar. Da sich in den Fässern des Zwiebacks oft allerley Arten von Würmern, Käfer und Maden finden, welche dem Schiffvolke wie Comunissarien vorfressen, so hat man vorgeschlagen, die Fässer ausschwefeln zu lassen, ehe man packt, oder auch, wenn sie schon gepackt sind, und man auf der Rheede anlegt und Zeit dazu hat. Die Arbeit ist so schwer nicht, man bohrt Löcher in die Fässer und läßt den Dampf durch; die Würmer sterben davon.

Verbeſſerungen.

Vorrede. Pag. I. lin. 4. einzigen, lies einſigen.
— IV. — 4. haben, lies hatten.
— V. — 25. Stadien lies Staaken.

Pag. 2. Colon. 1. lin. 7. Deck, lies Dock.
— 2. — 2. — 34. Poler, lies Polen.
— 6. — 1. — 5. des Kader, lies d' Eskader.
— 9. — 1. — 26. Marie, lies Maire.
— 9. — 1. — 28. die Weſt-Indiſche, lies der Weſt-Indiſchen.
— 11. — 2. — 8. die am, lies die.
— 13. — 1. — 30. Utaſiti, lies Utahiti.
— 22. — 2. — 22. Ortroiret, lies Octroiret.
— 23. — 2. — 9. Vortrag, lies Vertrag.
— 26. — 1. — 6. Manoxilon, lies Monoxilon.
— 26. — 1. — 33. Grarda, lies Guarda.
— 30. — 2. — 12. Male, lies Mole.
— 33. — 1. — 31. Balous, lies Balons.
— 34. — 2. — 20. Schlap, lies Schlop.
— 37. — 2. — 2. wie, lies wir.
— 47. — 1. — 1. Banavaglia, lies Bonavoglia.
— 55. — 2. — 11. Buttellien, lies Buttelier.
— 55. — 2. — 11. Bavilleur, lies Barilleur.
— 56. — 1. — 15. Fure, lies Eure.
— 59. — 1. — 2. Caracan, lies Caraçon.
— 60. — 1. — 30. Carcheſuum, lies Carcheſium.
— 61. — 2. — 22. Chareute, lies Charente.
— 69. — 1. — 29. Berechnung, lies Brechung.
— 69. — 2. — 30. Feſto, lies Feſtos.
— 70. — 2. — 23. ꝛc. lies Abweichung.
— 73. — 1. — 11. Kupfernen, lies Küfernen.
— 73. — 1. — 28. drey, lies dreg.

Pag. 75.	Colon. 2.	lin. 27.	Klinner, lies Keppler.
— 76.	— 2.	— 11.	Ehelle, lies Echelle.
— 78.	— 2.	— 22.	Schacken, lies Schocken.
— 84.	— 2.	— 4.	Espnigs, lies Espings.
— 84.	— 2.	— 25.	Lods, lies Lacks.
— 87.	— 1.	— 6.	Fahnen, lies Kahnen.
— 87.	— 2.	— 23.	Loungainville, lies Bougainville
— 94.	— 1.	— 22.	Sciplio, lies Sciglio.
— 94.	— 1.	— 22.	Scrylla, lies Scylla.
— 96.	— 1.	— 34.	Fiierd, lies Fiörd.
— 98.	— 1.	— 3.	Diepte, lies Dippe.
— 99.	— 1.	— 1.	St. Bierre, lies St. Pierre
— 102.	— 1.	— 23.	Schottland, lies Engelland.
— 105.	— 1.	— 5.	Piecke, lies Pincke.
— 105.	— 1.	— 6.	Büchse, lies Büsche.
— 107.	— 2.	— 12.	Hagre, lies Havre.
— 116.	— 1.	— 11.	Foucet, lies Foncet.
— dito	— —	— 14.	dito dito.
— 121.	— 1.	— 19.	Wachen, lies Wochen.
— 128.	— 1.	— 19.	Facke, lies Focke.
— 134.	— 2.	— 26.	Jst, lies ist.
— 153.	— 1.	— 32.	Hanehohten, lies Hanepoten.
— 161.	— 1.	— 6.	übersitzend, lies übersetzend.
— 161.	— 1.	— 5.	versehen, lies versoffen.
— 169.	— 2.	— 32.	ein, lies in.
— 173.	— 1.	— 10.	Balbelmandel, lies Babelmandel.
— 175.	— 1.	— 15.	Man hat die Donau mit der Oder durch den Tay zusammen leiten wollen.
— 188.	— 2.	— 19.	Korbuis, lies Koebuis.
— 207.	— 2.	— 8.	sparko, lies Sporko.
— 214.	— 1.	— 6.	Last, lies Loof.
— 217.	— 2.	— 16.	heben, lies haben.
— 225.	— 1.	— 20.	Steuge, (lies aber immer) Stenge.
— 235.	— 2.	— 18.	Galditanisches, lies Gadetanisches.
— 235.	— 2.	— 31.	Halland, lies Holland.

Pag. 236.

Pag. 236. Colon. 1. lin. 32. Lyoniſches, lies Lyciſches.
— 240. — 1. — 5. Lothmiſcher, lies Bothniſcher.
— 241. — 1. — 31. und, lies wo.
— 242. — 1. — 22. Spezzaa, lies Spezzia.
— 242. — 2. — 4. Trieſte, lies Triſte.
— 243. — 1. — 12. Bromoers, lies Browers.
— 244. — 1. — 2. Sinnatra, lies Summatra.
— 244. — 1. — 23. Fareirell, lies Farewell.
— 252. — 1. — 33. Syyken, lies Spyicken.
— 254. — 1. — 15. Lagen, lies Längen.
— 273. — 2. — 32. Tans Neſt, lies Toms-Neſt.
— 275. — 1. — 31. Gambivi, lies Gambia.
— 301. — 2. — 34. Thronites, lies Thranites.
— 321. — 1. — 21. Wittſon, (und ſonſt immer) Wittſen.
— 327. — 2. — 33. Anfangs, lies Antiums.
— 328. — 1. — 5. Veracht, lies Verrath.
— 329. — 2. — 10. Gwineaner, lies Gwinomer.
— 334. — 1. — 28. Tajal, lies Fayal.
— 335. — 1. — 11. ein Vaſo, lies vom Wasko.
— 337. — 1. — 22. Tagrobaner, lies Taprobaner.
— 341. — 2. — 2. Aagria, lies Angria.
— 351. — 1. — 14. Ritter, lies Rittern.
— 354. — 1. — 15. ſolchen, lies ſolche.
— 385. — 1. — 32. Infenitefinal, lies Infiniteſimal.
— 387. — 1. — 7. Oleraniſchen, lies Oleroniſchen.
— 398. — 1. — 12. Maracco, lies Morocco.
— 400. — 1. — 25. Caudax, lies Caudex.
— 411. — 1. — 36. Ptolomäus und Philadelphus, lies Ptolomäus Philadelphus.
— 412. — 1. — 21. Tarentino, lies Tarentum.
— 414. — 1. — 8. unglücklicher, lies und glücklicher.
— 415. — 1. — 31. Luſorius ſagte, lies Luſoriis.
— 415. — 2. — 1. Cimbarii, lies Lembarii.
— 425. — 2. — 32. Rabins, lies Robins.
— 430. — 2. — 21. Peter der erſte, lies Peter der zweyte.

Pag. 436.	Colon. 1.	lin. 32.	da Contemnati,	lies da Contemnadi.
— 439.	— 2.	— 16.	See-Abgaben,	lies Seen abgaben.
— 441.	— 2.	— 8.	Frains,	lies Irwins.
— 449.	— 2.	— 9.	eingetheert,	lies ungetheert.
— 464.	— 2.	— 19.	Eſchelle Nevre,	lies Eſchelle Neuve
— 515.	— 2.	— 23.	ſechzehen,	lies ſechzehen hundert.
— 516.	— 1.	— 12.	Tortur,	lies Tortue.
— 525.	— 2.	— 5.	Wind,	lies Feind.
— 532.	— 1.	— 9.	Cagelari,	lies Cagliari.
— 538.	— 1.	— 22.	Pleeten,	lies Vleeten.
— 538.	— 2.	— 16.	Feſtung,	lies Rüſtung.
— 547.	— 2.	— 29.	Imrat,	lies Imwatt.
— 558.	— 2.	— 24.	Schleife,	lies Schleiße.

Pag.	436.	Colon.	1.	lin.	32. da Contemnati, lies da Contemnadi.
—	439.	—	2.	—	16. See-Abgaben, lies Seen abgaben.
—	441.	—	2.	—	8. Frains, lies Irwins.
—	449.	—	2.	—	9. eingetheert, lies ungetheert.
—	464.	—	2.	—	19. Eſchelle Nevre, lies Eſchelle Neuve
—	515.	—	2.	—	23. ſechzehen, lies ſechzehen hundert.
—	516.	—	1.	—	12. Tortur, lies Tortue.
—	525.	—	2.	—	5. Wind, lies Feind.
—	532.	—	1.	—	9. Cagelari, lies Cagliari.
—	538.	—	1.	—	22. Pleeten, lies Vleeten.
—	538.	—	2.	—	16. Feſtung, lies Rüſtung.
—	547.	—	2.	—	29. Imrat, lies Imwatt.
—	558.	—	2.	—	24. Schleiſe, lies Schleiße.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

image
not
available